

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
RESPONSABILITÉ CIVILE
EN MATIÈRE
D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 30 mai 1911, à 3 heures de l'après-midi

PAR

ALBERT GAUDILLOT

Avocat à la Cour d'Appel

Président : M. Ambroise COLIN.

Suffragants { MM. THALLER, *professeur.*
LE POITTEVIN, *professeur.*

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL J.-B. SIREY ET DU JOURNAL DU PALAIS
Ancienne Maison L. LAROSE et FORCEL
22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e Arrond.
L. LAROSE et L. TENIN, Directeurs

1911



Digitized by the Internet Archive
in 2026

DE LA
RESPONSABILITÉ CIVILE
EN MATIÈRE
D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni approbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
RESPONSABILITÉ CIVILE
EN MATIÈRE
D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 30 mai 1911, à 3 heures de l'après-midi

PAR



ALBERT GAUDILLOT

Avocat à la Cour d'Appel

Président : M. Ambroise COLIN.

Suffragants { MM. THALLER, *professeur*.
LE POITTEVIN, *professeur*.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL J.-B. SIREY ET DU JOURNAL DU PALAIS

Ancienne Maison **L. LAROSE et FORCEL**

22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e Arrond.

L. LAROSE et L. TENIN, Directeurs

—
1911

A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE
A MA MÈRE

INTRODUCTION

Les découvertes scientifiques qui se succèdent depuis un siècle et leurs utilisations pratiques ont eu une répercussion considérable dans un domaine qui semblait leur être le plus étranger, celui du droit. Elles ont remis en question certains dogmes juridiques transmis depuis des temps reculés et dont la solidité ainsi éprouvée paraissait inébranlable. Les transformations de la vie moderne les soumièrent à de nouvelles épreuves qu'elles ne supportèrent pas aussi vaillamment qu'on l'eût espéré. A des problèmes qui se présentaient sous un aspect nouveau, on ne trouvait plus que de vieilles solutions branlantes qui n'étaient plus en harmonie avec la notion d'équité telle qu'elle se dégage de la conscience contemporaine. On fut donc amené à remettre à l'étude les fondements de ces vieux principes, et à faire craquer le cadre trop étroit où se meut notre vie complexe et agitée. C'est sous cet aspect que se présente aujourd'hui le problème de la responsabilité civile, qui compte parmi les matières du droit qui ont été le plus profondément remuées depuis trente ans.

L'an dernier, la question se posait devant le Tribunal de la Seine de savoir si la victime d'un accident occasionné par la chute d'un aéroplane pouvait, alors que les causes de cette chute restent inconnues, obtenir de l'aviateur des dommages-intérêts. Il s'agissait d'un accident survenu dans un aérodrome. Un biplan évoluait avec grâce et la régularité de son vol faisait l'admiration de l'assistance, quand tout à coup, échappant à la direction de son guide, il quitta, sans qu'on sut pourquoi sa piste aérienne et fonça sur les tribunes où il s'abattit lourdement, causant de graves blessures. L'une de ses victimes demanda à l'aviateur une réparation pécuniaire. Le Tribunal de la Seine, par jugement du 17 juin 1910, la débouta de sa demande, parce que, les causes de la chute étant inconnues, elle ne faisait pas la preuve qui lui incombait d'une faute ni d'une imprudence quelconque à la charge de l'aviateur. Ce jugement, il est vrai, fut rendu correctionnellement, mais les termes n'en consacraient pas moins d'une façon très claire, la théorie traditionnelle de la faute en matière de responsabilité civile, et ne réservaient pas comme d'usage le recours civil.

Ce résultat peut paraître choquant. N'est-il pas injuste, en effet, que la personne qui souffre un dommage que rien dans son activité ni dans son abstention, ne lui permettait de prévoir ni d'éviter, soit condamnée à en supporter toute la

charge, parce que dans l'état actuel de nos connaissances, il lui est impossible de déterminer la cause de l'accident ? Ne semblerait-il pas plus logique que les vaillants pionniers de l'air qui ont ce sublime courage de braver les lois mystérieuses de l'espace et ses génies mal-faisants, assument pour autrui comme ils le font pour eux-mêmes les risques d'une entreprise aussi hasardeuse ?

Ainsi chaque jour un fait d'actualité nous ramène comme par force en face de ce grand problème d'ordre général qu'est la responsabilité civile, et nous montre de façon saisissante l'insuffisance des principes traditionnels qui régissent cette matière pour trancher les problèmes juridiques nouveaux, nés des dernières transformations de la vie sociale et du progrès économique réalisé par la science.

A des conditions de vie nouvelle ne faut-il pas un droit nouveau construit sur d'autres bases ? Au contraire, une adaptation ingénieuse et progressive de formules sans doute vieilles, mais encore robustes et tenaces, ne suffirait-elle pas à donner pleine satisfaction à nos tendances vers une justice plus parfaite ? Toutes ces questions s'imposent à notre esprit à chacune des transformations que les découvertes du génie humain font se succéder dans notre vie contemporaine.

Naguère, c'était l'automobile qui posait devant

nous les termes du problème. En présence des victimes innombrables qu'a faites ce nouveau mode de locomotion, de l'impossibilité où elles se trouvent la plupart du temps de prouver la faute du chauffeur et partant d'obtenir une réparation pécuniaire, en face des situations scandaleuses auxquelles donnaient lieu les accidents anonymes rendus plus fréquents à raison même des facilités de fuite que l'automobile offre par sa vitesse, on s'est demandé, comme on l'avait fait auparavant à propos des accidents dont sont victimes les ouvriers dans l'exercice de leur profession, si les principes de la responsabilité subjective basés sur l'idée de faute, étaient bien le dernier mot de la sagesse humaine.

Sans doute on s'est flatté longtemps que les désordres introduits dans la circulation publique par l'automobile cesseraient sous peu avec le perfectionnement de la machine, l'éducation des chauffeurs et l'accoutumance des foules. Le temps a dissipé ces vaines illusions : l'automobile fait autant de victimes que jamais et l'injustice de leur situation n'a pas diminué. La question est donc encore bien actuelle ; sa solution s'impose plus impérieusement que jamais.

Tandis que l'aviation n'en est encore qu'à l'âge héroïque des essais scientifiques et des tâtonnements, l'automobile est entré depuis longtemps dans la voie des réalisations pratiques et a passé dans la domaine du grand public ; il semble donc

que le moment soit venu de résoudre le problème de responsabilité civile posé par l'accident d'automobile, avant que les termes n'en soient modifiés par l'accident d'aéroplane. La solution adoptée pour le premier cas servira de guide et d'exemple pour le second. La recherche de cette solution fait l'objet de l'étude qui suit.

La première partie de notre thèse sera consacrée à poser les termes du problème. Nous y examinerons quelle est la législation actuellement en vigueur, quels sont les principes qui régissent aujourd'hui la matière de la responsabilité civile, et comment la jurisprudence les a adaptés à l'espèce particulière de l'accident d'automobile ; ce qui nous amènera à nous demander si une évolution de la jurisprudence dans un sens progressiste ne serait pas possible, et ne permettrait pas de résoudre le problème d'une façon satisfaisante.

Dans la seconde partie, nous analyserons et critiquerons les diverses solutions qui ont été proposées, en recherchant celle qui nous paraîtra la meilleure.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE I^{er}

THÉORIE GÉNÉRALE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE D'APRÈS LE CODE CIVIL

La responsabilité envisagée au point de vue du droit civil est l'idée qu'une personne prend à sa charge les conséquences de ses actes. Si donc elle a causé un préjudice à autrui, elle en devra réparation. L'effet de la responsabilité est de transférer le poids du dommage de celui qui l'a subi sur celui qui l'a causé.

A l'origine de la théorie de la responsabilité, nous trouvons le principe de causalité. Si l'on répond d'un dommage, c'est qu'on en a été la cause, et nul ne peut être obligé de réparer celui auquel il est demeuré étranger.

Cependant l'état de société dans lequel vit l'homme est un perpétuel conflit d'intérêts où tout ce qui se fait au profit de l'un, est au détriment de l'autre. Il n'y a pas de manifestation de l'activité humaine qui ne soit préjudiciable à quelques-uns. Si la responsabilité civile intervenait pour obliger de réparer toute espèce de dommage, causé à n'importe qui et n'importe comment, elle serait l'institution juridique la

plus funeste à l'humanité, car le plein épanouissement de la vie économique importe autant à son bonheur que le parfait équilibre de toutes les forces sociales. Aussi bien, le but de cette institution n'est-il pas d'obliger l'homme à revenir d'un pas en arrière toutes les fois qu'il aura fait un pas en avant et la théorie de la responsabilité n'intervient que pour réprimer les manifestations désordonnées de son activité. Le droit, en fixant les limites de l'activité de l'homme, fixe par là même celles de sa responsabilité. « *Nullus videtur dolo facere, qui suo jure utitur* » Gaius (Digeste, liv. I, t. 17, p. 55). La lésion peut bien exister en fait, elle n'existe pas en droit. Celui qui ne fait qu'exercer son droit tel que la loi ou l'usage le lui reconnaissent, ne répond pas des conséquences dommageables qui peuvent en résulter ; mais, au contraire, quiconque porte atteinte au libre exercice du droit d'autrui est responsable et doit réparation.

Cela est vrai lorsque l'auteur du dommage a agi en pleine liberté, il ne tenait qu'à lui de rester dans les limites légitimes de son activité ; s'il en est sorti c'est de bonne justice que la société lui fasse supporter les conséquences de ses actes. Mais s'il s'est trouvé en présence d'obstacles insurmontables, rendant sa volonté impuissante, il serait injuste de lui imputer le mal qu'il a pu faire, et c'est ce qui arrive dans l'hypothèse du cas fortuit et de la force majeure.

Dans le premier cas, l'homme a été le jouet de sa propre ignorance ou de l'imperfection des choses humaines. Pour éviter les surprises du hasard, il faudrait une intelligence des causes et des effets et une perspicacité bien supérieure à celles de l'humanité moyenne. Il paraît injuste dans la plupart des cas de faire supporter à l'homme les conséquences d'un fait où sa volonté n'a qu'une part minime et indirecte.

D'autres fois, il s'agit d'un événement extérieur indépendant de la volonté humaine, supérieur à cette volonté et qui s'impose à elle par la force, de là l'expression de force majeure. Qu'il s'agisse d'un déchaînement des forces naturelles ou d'un bouleversement social, tremblement de terre ou révolution, guerre ou inondation, l'homme se trouve alors en présence d'un de ces cataclysmes qui déroutent sa raison et devant lesquels toute insurrection de sa volonté paraîtrait folie. C'est l'acte de Dieu, l'homme n'a plus qu'à s'incliner. L'harmonie des lois sociales se trouve rompue, mais aucune personne humaine ne peut être obligée de réparer cette injustice qui n'a pas sa source dans un acte de libre volonté.

Si donc, par l'effet d'un événement fortuit ou de force majeure, l'homme cause un dommage à autrui, il n'en est pas responsable parce qu'il n'est pas la cause volontaire de ce dommage. Il faut donc quelque chose de plus qu'un lien

de cause à effet pour créer, à la charge de l'auteur d'un dommage, l'obligation de le réparer : l'acte qui engage sa responsabilité doit être à la fois illicite et volontaire. Le principe de causalité est bien la base de toute la théorie de la responsabilité, mais envisagée dans l'hypothèse du libre arbitre, considéré comme le postulat nécessaire de toute l'organisation sociale.

C'est ainsi qu'en droit français le dément n'est jamais responsable civilement ; on ne peut toucher à ses biens pour dédommager les victimes de ses extravagances.

S'il est nécessaire pour qu'un acte engage la responsabilité de son auteur, qu'il lui soit imputable, cela revient à dire qu'il faut pouvoir lui reprocher une malveillance ou une négligence. D'où l'idée de faute qui domine toute la théorie traditionnelle de la responsabilité : on est responsable de sa faute et de sa faute seulement. L'obligation de réparer n'est que la sanction civile de la faute, c'est le principe de la responsabilité subjective posé dans l'article 1382 du Code civil : « Tout fait quelconque de l'homme
« qui cause à autrui un dommage, oblige celui
« par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

Les auteurs du Code ont omis dans cet article de déterminer ce qu'on doit entendre par faute ; ils auraient eu pourtant quelque raison de le faire, si l'on en juge par les difficultés et les controverses qui se sont élevées à ce sujet.

Nous ne nous engagerons pas sur ce terrain, et nous bornerons à exposer l'opinion la mieux accréditée.

La faute est un manquement à une obligation préexistante. Cette obligation peut être contractuelle ou délictuelle. La faute contractuelle est la violation d'une obligation à laquelle les parties se sont soumises volontairement en aliénant une part de leur liberté. La faute délictuelle est un manquement à un devoir général sanctionné par la loi, et que l'on pourrait résumer en ces termes : ne pas nuire injustement à autrui. L'objet de la faute peut être une omission ou une commission, un fait positif ou négatif. L'objet de la faute contractuelle est le plus souvent positif, celui de la faute délictuelle est toujours négatif.

L'idée de faute est en relation nécessaire avec celle d'obligation, une personne ne serait pas en faute si elle n'était tenue de rien avant l'acte qu'on lui reproche. On a soutenu le contraire parce que l'obligation qui donne naissance à la responsabilité contractuelle est nettement déterminée, tandis que le devoir général sanctionné par l'article 1382 du Code civil est vague et général, il n'en constitue pas moins une obligation, celle de ne pas nuire injustement à autrui.

Tout manquement à cette obligation constitue un délit ou un quasi-délit, suivant que la

faute a été intentionnelle ou ne l'a pas été. Dans l'un et l'autre cas elle oblige son auteur à réparation, quand il en est résulté un dommage, mais dans ce cas seulement, la loi civile n'ayant pas à intervenir pour sanctionner la désobéissance à la loi, tâche qui incombe au droit pénal dont la fonction est de punir et de maintenir par la crainte de la répression l'ordre social. Le but que se propose le droit civil, plus modeste est l'équilibre harmonieux de tous les intérêts privés, son intervention n'est justifiée que pour rétablir cet équilibre lorsqu'il a été rompu. La responsabilité civile résulte donc de la réunion de deux éléments, l'un matériel, l'autre moral : le dommage et la faute.

L'une des manifestations de la vie sociale qui met le plus souvent en jeu les règles de la responsabilité civile c'est l'accident : mouvement désordonné de l'activité humaine ou des forces naturelles mises en œuvres par cette activité, se heurtant à tous les obstacles que lui oppose le cadre régulier et normal de la vie. Cette rencontre se produit rarement sans dommage, elle peut donner naissance aux pires catastrophes. L'accident est produit par la mise en exercice d'une activité et peut être le résultat de la force majeure, mais la plupart du temps, la volonté humaine y a plus ou moins de part. Dommage et faute, nous avons là réunis les deux éléments qui constituent le quasi-délit.

La théorie de la responsabilité donne à la victime le droit de ne pas garder pour elle le dommage résultant de la faute d'autrui, mais pour cela, il faut qu'elle puisse démontrer que les conditions nécessaires pour fonder la responsabilité sont remplies et ce n'est qu'après avoir fait cette démonstration qu'elle pourra toucher l'indemnité à laquelle elle a droit. C'est le jeu normal des règles de la preuve dont le fardeau incombe au demandeur. « Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver » (art. 1315 C. C.).

La victime exige la réparation d'un préjudice qu'elle prétend lui avoir été injustement causé, et n'obtiendra satisfaction que si elle justifie ses prétentions. Elle devra donc prouver le fait du dommage dont elle est la victime, l'existence d'une faute imputable à l'auteur de l'acte lésif, et un rapport de cause à effet entre cette faute et la lésion. Cette preuve faite aura pour résultat de faire passer tout le poids du dommage sur celui qui l'a causé, et qui deviendra par là même la propre victime de son imprudence ; car la plupart du temps, le dommage qu'il aura à supporter sera disproportionné à la faute qu'on lui reproche. La situation faite par la loi à l'auteur de l'accident peut donc parfois sembler rigoureuse, quelques auteurs se sont même demandé s'il était bien juste de faire retomber sur lui tout le poids du dommage, la victime étant elle-même pour partie l'auteur de l'accident.

Faut-il en conclure que la situation faite par la loi à la victime d'un accident est privilégiée ? Non. La victime il est vrai, a droit à la réparation intégrale du dommage qui lui est causé, et semble par là même suffisamment protégée contre les injustices du sort ; mais cette protection, la loi ne la lui accorde qu'après lui avoir imposé une épreuve qui, dans certains cas, peut-être dure et périlleuse. La victime doit prouver l'existence du dommage, et la faute de celui qui l'a causé, ainsi le veut ce principe de logique juridique en vertu duquel l'exécution d'une obligation ne peut être ordonnée par les juges, qu'après que son existence a été démontrée.

Cette règle très sage en elle-même aboutit à des inégalités choquantes car la preuve est, suivant les cas, plus ou moins aisée à fournir, et la tâche paraît plus particulièrement ingrate quand elle est imposée à la victime d'un accident qui n'est point créancière en vertu d'un contrat, passé en bonne et due forme, mais à raison d'un fait imprévu et indépendant de sa volonté. L'accident a pu se produire en l'absence de tout témoin, et les moyens de prouver la faute de celui qui en est la cause peuvent faire absolument défaut. En pareil cas, la protection que la loi a voulu accorder à la victime de l'accident restera inefficace, et celle-ci supportera toutes les conséquences souvent désastreuses d'un acte qu'elle n'a pas voulu et d'un fait qu'elle ne pou-

vait ni prévoir ni empêcher. Pour elle, l'expression « *onus probandi* » n'est pas une vaine métaphore, et l'on se demande s'il ne serait pas souvent plus équitable de la décharger de ce fardeau.

Le fait du dommage sera en général facile à prouver surtout s'ils s'agit d'un dommage matériel, lésions corporelles ou dégâts, dont la vérification est relativement aisée ; même au cas d'un dommage purement moral, pour lequel la jurisprudence est à peu près unanime aujourd'hui à accorder une indemnité, la difficulté résidera moins dans l'administration de la preuve que dans l'appréciation en argent d'un préjudice qui, par sa nature, y répugne.

La question devient plus délicate lorsqu'il s'agit de prouver la faute, élément purement moral, qui ne se manifeste extérieurement que par des indices imprécis et fugitifs. La preuve testimoniale est seule possible et c'est la moins aisée, les témoins peuvent manquer, quelquefois ils ne veulent pas parler, souvent ils ont manqué de présence d'esprit, de perspicacité et n'ont rien vu. La cause elle-même de l'accident peut être impossible à déterminer, et, dans ces conditions, comment pourrait-on faire la preuve d'une faute ? Il faut pourtant que cette preuve soit faite, sans cela, le juge devra faire profiter du doute celui qui se défend plutôt que celui qui attaque, et, débouter la victime de sa demande.

Ce n'est pas le seul risque que court la victime. Alors même que les juges auront reconnu le bien fondé de sa plainte, il est possible qu'elle ne puisse toucher l'indemnité à laquelle elle a droit, si elle se trouve en présence d'un débiteur insolvable. Dans l'un et l'autre cas, l'accidenté supportera en définitive tout le poids du dommage dont il devrait être indemnisé, la protection de la loi aura été pour lui inefficace.

Les auteurs du code se sont eux-mêmes rendu compte de la situation désavantageuse de la victime, et ont cherché à y porter remède, dans certaines hypothèses où la rigueur des principes et le fardeau de la preuve auraient pesé trop lourdement sur elle.

Les articles 1384, 1385 et 1386 du Code civil, en effet, ouvrent une large brèche au principe de la responsabilité personnelle et dérogent aux règles de la preuve, telles que nous les avons exposées.

Le principe de la responsabilité personnelle suppose que le fondement de l'obligation de réparer réside dans une faute imputable à l'auteur même du dommage, d'où il résulte que la responsabilité d'une personne ne saurait être engagée s'il n'existe entre elle et l'acte lésif un rapport de cause à effet immédiat et direct. Interprété de façon aussi stricte, l'article 1382 serait impuissant dans la plupart des cas à donner une solution satisfaisante à l'équité. En

effet, la victime se trouverait complètement privée de recours toute les fois que le dommage provient du fait d'une personne ayant agi sans discernement ou d'un être incapable de volonté réfléchie, tel qu'un animal, ou encore d'un objet matériel agissant sous l'action d'une force naturelle. C'est pourquoi les auteurs du code ont cru bon de corriger les conséquences défectueuses du principe de la responsabilité personnelle en lui opposant celui de la responsabilité des personnes et des choses que l'on a sous sa garde, et c'est ainsi que l'article 1384 déclare responsables les père et mère du fait de leurs enfants mineurs, les instituteurs du dommage causé par leurs élèves pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance, les maîtres et commettants du fait de leurs domestiques et commis, parce que ceux-ci sont supposés avoir agi sous la direction de leurs maîtres et sous leur influence. De même le propriétaire ou le gardien d'un animal (art. 1385), répond du dommage causé par cet animal, et (art. 1386) le propriétaire d'un immeuble du dommage occasionné par la ruine de cet immeuble quand elle résulte d'un défaut d'entretien ou d'un vice de construction.

Y a-t-il contradiction entre les solutions proposées dans ces articles et le principe de l'article 1382 ? Une analyse superficielle seule pourrait le faire croire. En effet, si les personnes que la loi déclare responsables du fait d'autrui

ou des choses qu'elles ont sous leur garde, ne sont pas les auteurs directs du dommage, elles n'y sont cependant pas étrangères, parce qu'elles possèdent sur les auteurs immédiats de ce dommage une autorité qui, en s'exerçant en temps utile, aurait peut-être permis de l'éviter. Elle sont donc, la plupart du temps, coupables de négligence, et c'est là le fondement de leur responsabilité. Le code n'est donc pas en contradiction avec lui-même, et l'on a pu dire que les articles 1384, 1385 et 1386 ne font que préciser le sens de l'article 1382, et l'interprétation particulière qui doit en être faite dans les espèces qu'ils supposent.

Il y a cependant dans les dispositions édictées par ces articles quelque chose d'exceptionnel, c'est la présomption de faute qu'ils établissent contre les personnes par eux désignées.

Si ces articles n'offrent pas une dérogation au principe de la responsabilité à raison de la faute, ils n'en sont pas moins une exception au droit commun en ce qui concerne l'application de ce principe. Tandis que celui qui reproche à quelqu'un de lui avoir causé un dommage par son fait personnel, doit établir que ce fait constituait une faute, il en est dispensé quand il se plaint du fait des personnes ou des choses que l'homme a sous sa surveillance. C'est la conséquence de la présomption de faute édictée par la loi ; elle résulte de la rédaction même du

texte de l'article 1384, de l'opinion clairement exprimée par les auteurs du code, et de l'interprétation unanime de la jurisprudence. Elle se justifie d'ailleurs pleinement : ceux à qui la loi impose un devoir spécial de surveillance sont en général coupables de négligence quand un dommage survient par le fait des êtres ou des choses dont ils ont la garde, de ce qui a lieu habituellement, la loi tire une conclusion générale, elle présume qu'il doit en être toujours ainsi. Elle trouve là un moyen d'alléger la situation de la victime sur qui ne pèse plus le fardeau de la preuve, car « la présomption légale dispense de toute preuve celui au profit duquel elle existe » (art. 1351, al. 1. La tâche du demandeur en dommages-intérêts est singulièrement facilitée, il n'a plus qu'à prouver l'existence du dommage et le fait qui l'a causé. Les chances de succès dans l'issue du procès se trouvent ainsi déplacées.

La présomption de faute qui sert de base aux dispositions des articles 1384 et 1385 n'est pas irréfragable, elle ne rentre pas dans la catégorie de celles désignées par l'article 1352 du Code civil, alinéa 2, et qui n'admettent point la preuve contraire. Les personnes contre lesquelles cette présomption a été édictée ont donc le droit de se disculper, elles peuvent échapper à la responsabilité qui leur incombe en prouvant qu'elles sont exemptes de faute.

Mais de quelle manière cette preuve doit-elle être administrée ? faut-il que le défendeur prouve directement la faute de la victime ou le cas de force majeure ? Suffit-il qu'il justifie avoir fait tout ce qui lui était possible pour empêcher le dommage, et, par suite, n'avoir commis aucune faute ni négligence ? Cette question, dans sa généralité, n'a pas été résolue par le Code qui s'est borné à lui fournir une solution particulière pour certaines seulement des hypothèses par lui prévues ; sur toutes les autres, il a gardé le silence, laissant ainsi un champ libre aux fantaisies de l'interprétation et de la controverse.

C'est seulement en matière de responsabilité du fait d'autrui et en ce qui concerne les pères et mères, instituteurs et artisans, que le code a exprimé sa pensée. Ces personnes ont la faculté de s'exonérer en prouvant : « qu'elles n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à leur responsabilité ». Il leur suffira donc d'établir qu'elles n'ont pas failli à leur devoir de surveillance, qu'elles ont pris toutes les précautions désirables, et qu'aucune négligence ne peut leur être imputée. C'est ce qu'on appelle la preuve indirecte de non culpabilité, laquelle serait établie plus directement en effet s'ils prouvaient que la cause du dommage se trouve dans une faute de la victime, ou dans un cas fortuit ou de force majeure.

Comment expliquer le silence de la loi en ce

qui concerne les maîtres et commettants] ? Toutes les dispositions les concernant sont établies dans l'article 1384, avec celles relatives aux autres personnes responsables du fait d'autrui, la même présomption de faute pèse sur les uns et les autres et la loi ne les a pas énumérés dans la liste des personnes pouvant bénéficier de la preuve indirecte. Il est impossible de ne pas voir dans le silence de la loi une omission volontaire, elle n'a pas voulu que cette catégorie de personnes jouisse de la même faveur que les autres, et l'on en conclut que les maîtres et commettants ne peuvent infirmer la présomption de faute qui pèse sur eux, qu'en prouvant directement la faute de la victime, ou l'existence d'un cas fortuit ou d'une force majeure.

Cette interprétation n'est pas discutable, elle est conforme à la lettre même du texte, à la pensée présumée des auteurs du code (V. rapport de Bertrand de Greuille au Tribunat), enfin à la tradition de notre ancien droit (POTHIER, *Obligations*, 121). Comment expliquer cette différence de traitement entre personnes responsables au même titre, du fait d'autrui ? On en a vu la raison dans ce fait que les maîtres et commettants sont présumés coupables non seulement d'un défaut de surveillance comme les pères et mères, instituteurs et artisans, mais encore du mauvais choix de leurs préposés.

Cette remarque est judicieuse, et c'est bien en effet parce que la loi suppose que le maître est coupable d'avoir mal choisi son serviteur, qu'elle le rend responsable du dommage qu'il a causé en son absence, « ce qui a été établi, dit Pothier, « afin de rendre les maîtres attentifs à ne se « servir que de bons domestiques. » Cependant est-ce bien une justification suffisante ? Les instituteurs libres et les artisans n'ont-ils pas eux aussi le choix de leurs élèves ou apprentis. Le choix peut être excellent, et un domestique, habituellement prudent, peut commettre à l'occasion une imprudence. La surveillance du maître, pour si attentive qu'elle soit, ne peut être continue. Malgré l'excellence de son choix, et l'activité de sa surveillance, le maître n'en est pas moins responsable s'il ne peut prouver la faute de la victime, le cas fortuit ou la force majeure.

Du fait que les maîtres et commettants sont exclus de l'énumération faite à l'alinéa 4 de l'article 1384 il serait imprudent d'en conclure qu'une exception est établie à leur encontre à une règle générale édictée pour toutes les autres personnes responsables du fait d'autrui. La double présomption de faute qui pèse sur les maîtres et commettants ne serait pas une raison suffisante pour justifier une pareille exception, et une telle rigueur. Elle suffit, au contraire, à expliquer l'absence d'une dérogation en leur faveur, à une règle plus générale, qui s'impose-

rait dans les cas où la loi présume la faute des personnes responsables du fait d'autrui, et des choses qu'elles ont sous leur garde, et l'alinéa 4 de l'article 1384 ne ferait qu'apporter une exception à cette règle générale.

Ce raisonnement est un des principaux arguments invoqués par les partisans de la responsabilité du fait des choses en faveur de leur théorie, et cette remarque nous amènerait tout naturellement à exposer la dite théorie et à la discuter, si nous ne lui réservions une place plus importante et mieux appropriée dans une autre partie de notre thèse. Bornons-nous, en passant, à remarquer que l'article 1384, alinéa 1, après avoir établi qu'on est responsable non seulement de son propre fait, mais encore du fait d'autrui, ajoute « ou des choses que l'on a sous sa garde », et il semblerait osé de ne pas vouloir tenir compte de ce petit membre de phrase, comme si les auteurs du code avaient parlé pour ne rien dire. C'est pourtant ce qu'ont fait doctrine et jurisprudence pendant trois quarts de siècle. Aujourd'hui encore, la jurisprudence est hésitante et bon nombre d'auteurs croient que les dispositions du code concernant la responsabilité du fait des choses sont exclusivement comprises dans les limites des articles 1385 et 1386, qui ne prévoient cependant que certaines hypothèses particulières.

L'article 1385 est relatif au cas d'un dommage

causé par un animal, il en rend responsable le propriétaire ou celui qui s'en sert alors même que l'animal s'est échappé ou égaré. Les partisans d'une responsabilité générale du fait des choses dont on a la garde y voient une aggravation de cette responsabilité, puisqu'elle s'étend au cas où l'animal qui s'est échappé ou égaré n'est plus à proprement parler sous la garde de son propriétaire ou de celui à qui on l'avait confié.

L'article 1386 met à la charge du propriétaire d'un immeuble le dommage causé par la ruine de cet immeuble résultant d'un défaut d'entretien ou d'un vice de construction, dont le demandeur en dommages-intérêts est obligé de prouver l'existence. Cette obligation pour la victime de prouver le défaut d'entretien ou le vice de construction serait, d'après les mêmes auteurs, une dérogation à la règle plus générale de la responsabilité du fait des choses et cette exception justifierait la rédaction spéciale de l'article 1386.

Le fondement de la présomption de faute de l'article 1386 se trouve dans un devoir spécial de surveillance particulièrement attentive imposé au propriétaire d'un animal ; celui de l'article 1386 dans l'obligation qui incombe au propriétaire de s'assurer que son immeuble a été construit conformément aux règles de l'art et qu'il est convenablement entretenu.

La présomption de faute de l'article 1385

n'est pas irréfragable, elle tombe devant la preuve contraire, mais la question se pose toujours de savoir si cette preuve doit être directe ou indirecte, et elle est résolue différemment par ceux qui admettent l'existence d'une présomption générale de faute pesant sur tous ceux qui ont la garde de quelque chose, et ceux qui la nient. La jurisprudence est partagée.

En ce qui concerne l'article 1386 cette difficulté n'existe pas, tout le monde est d'accord pour y voir une présomption irréfragable. Une fois que la preuve du défaut d'entretien ou du vice de construction est faite, il ne servirait de rien au propriétaire de l'immeuble de se disculper en prouvant par exemple qu'il lui était impossible de connaître ce défaut d'entretien ou ce vice de construction.

Les articles 1385 et 1386 sont les seules dispositions précises du code concernant la responsabilité des propriétaires ou gardiens à raison des choses qui sont placées sous leur surveillance. Nulle part ailleurs nous ne voyons formulée de règle générale relative à cette responsabilité, si ce n'est dans la phrase finale de l'alinéa 1 de l'article 1384 « et (l'on répond) « des choses que l'on a sous sa garde », disposition très vague dont le code n'a point précisé le sens, ce qui explique qu'elle soit restée pendant si longtemps inaperçue. Il serait cependant très utile d'être fixé sur sa signification ; d'elle

dépend en effet, nous l'avons vu, l'interprétation des articles suivants, et son importance se manifeste bien davantage si nous nous mettons en face des difficultés d'espèces que présente la pratique judiciaire et des conséquences bienfaisantes que pourrait avoir ce principe largement interprété.

Nous n'en aborderons cependant pas l'étude dans ce chapitre réservé à l'exposé des principes traditionnels et du système de responsabilité civile actuellement en vigueur. Il serait bien téméraire en effet d'affirmer dès maintenant que le principe de la responsabilité des choses dont on a la garde, envisagé dans sa généralité, avec la présomption de faute qui en est le corollaire, ait définitivement conquis la doctrine et la jurisprudence française ; bon nombre d'auteurs se refusent encore à reconnaître à la phrase finale de l'alinéa 1 de l'article 1384 la valeur d'un principe général, et les tribunaux hésitent toujours à en faire l'application aux espèces qui leur sont soumises.

Le tableau que nous venons d'esquisser à gros traits des principes et du système de responsabilité civile actuellement en vigueur nous aidera à mieux comprendre les décisions judiciaires relatives aux demandes en indemnité qui sont la conséquence des accidents d'automobile ; il nous fait connaître en effet les règles qui s'imposèrent aux tribunaux quand les premières

victimes de l'automobile se présentèrent à leur barres pour réclamer la réparation du préjudice qui leur était causé. Ces règles nous pouvons les résumer en ces termes : la faute seule engage la responsabilité de l'auteur du dommage, elle doit être prouvée par le demandeur en dommages-intérêts par application de la maxime « *onus probandi incombît ei qui agit* ; » au contraire, dans le cas de présomption de faute, il y a intervention de la preuve et c'est au défendeur à se disculper ; une telle présomption existe à l'encontre des personnes énumérées dans les articles 1384, 1385 et 1386 du Code civil et quoique les personnes ayant sous leur surveillance des objets mobiliers susceptibles de causer un dommage soient comprises dans cette énumération, on n'est point unanime à leur imposer la même présomption de faute par suite de l'imprécision du texte.

CHAPITRE II

LES RÈGLEMENTS

Dès leur apparition les automobiles eurent les honneurs du prétoire : l'introduction dans la circulation publique d'engins aussi dangereux — ils l'étaient bien davantage alors — devait fatalement amener les accidents et ces accidents donner lieu à des procès en dommages-intérêts. Les juges ne furent pas pris au dépourvu ; ils avaient pour se guider la jurisprudence antérieure relative aux accidents de toute nature et particulièrement aux accidents provenant de la circulation sur la voie publique. Cette jurisprudence si riche, si variée, malgré l'extrême diversité des espèces qu'elle solutionne, présente une remarquable unité de principe, que ne saurait compromettre quelques décisions isolées, fort rares d'ailleurs, pour la plupart récentes et de portée restreinte. L'article 1382 du Code civil l'inspire et la domine. La victime n'a droit à des dommages-intérêts qu'autant qu'elle justifie d'une faute à la charge de l'auteur de l'accident. C'est la consécration du

principe traditionnel de la responsabilité subjective et l'interprétation la plus exacte de l'article 1382 du Code civil dont toute la jurisprudence en cette matière n'est que le vivant commentaire.

Les juges se sont considérés comme liés par ce texte, auquel ils sont restés fidèles, en l'interprétant d'ailleurs avec une largeur de vues qui leur a permis de rendre presque toujours les décisions les plus conformes à l'équité. Dans ce but, ils étaient puissamment aidés par la liberté qui leur est laissée pour l'appréciation des faits, ils n'ont pas manqué d'en user pour atténuer partout où le besoin s'en faisait sentir, les effets trop rigoureux d'une interprétation littérale. C'est ainsi qu'ils se sont montrés plus ou moins exigeants pour l'admission de la preuve ou la reconnaissance de la faute, suivant que cette preuve était aisée ou difficile à établir, ou suivant le degré de prudence dont était tenu à raison des circonstances l'auteur de l'accident.

Ayant à se prononcer sur la responsabilité civile résultant des accidents causés par la mise en circulation des véhicules automobiles, les juges s'en sont rapportés tout naturellement à cette jurisprudence, et, comme pour les autres accidents, ils ont demandé à l'article 1382 la solution du litige. Aussi bien, les circonstances seules avaient changé, la question restait au

fond la même et la même solution s'imposait.

La seule attitude correcte que pouvaient prendre les tribunaux en ce qui concerne les accidents d'automobiles était de se conformer au texte même du code et aux indications fournies par la jurisprudence antérieure. Est-ce cette attitude qu'ils ont adoptée ? On serait tenté d'en douter si l'on prête l'oreille aux invectives que leur adressent chaque jour par la voie de la presse ou par d'autres les fanatiques de la locomotion nouvelle. A les en croire, les juges auraient montré à l'égard des conducteurs d'automobiles une sévérité excessive. Il n'est pas d'innovation qu'ils n'auraient tentée pour les enserrer dans le cercle étroit d'une responsabilité rigoureuse et tout à fait exceptionnelle.

L'étude que nous allons entreprendre de la jurisprudence qui s'est formée durant ces treize dernières années relativement à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles nous donnera des éléments d'appréciation. Elle nous permettra de décider si ces reproches sont fondés ou non, et si les moyens fournis aux tribunaux par la législation actuelle pour trancher les questions de responsabilité civile, suffisent à assurer dans tous les cas aux victimes de l'automobile la plus juste réparation des dommages qui leur sont causés.

INFLUENCE DE LA RÉGLEMENTATION
SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE

Avant d'aborder cette étude de jurisprudence, il importe de bien connaître la réglementation dont a fait l'objet la circulation des automobiles, à cause de l'influence qu'elle peut avoir sur la détermination de la responsabilité civile de celui qui y contrevient.

En effet, les prescriptions administratives n'ont pas seulement d'importance au point de vue de la sanction pénale, elles édictent pour la plupart des mesures de prudence destinées à prévenir les accidents, en tenant ceux qui seraient tentés de s'en écarter dans la crainte salutaire d'une contravention pénale. Il s'ensuit que les infractions à ces règlements constituent des imprudences, donc des fautes au point de vue civil, qui ont pour résultat une fois l'accident arrivé d'engager la responsabilité de ceux qui s'en sont rendus coupables. Sans doute la faute n'en existerait pas moins en l'absence de tout décret et règlement, en vertu de cette obligation générale qui s'impose à tous d'agir de façon à ne pas causer préjudice à autrui, mais, en précisant certaines règles de prudence, les prescriptions administratives ont pour effet d'en rendre l'obligation plus stricte, et, en cas d'infraction, la faute plus manifeste. Le décret

de 1899 prescrit par exemple aux conducteurs d'automobiles, de ralentir ou même de s'arrêter toutes les fois que le véhicule peut être une cause d'accident ou de désordre. Règle de prudence élémentaire, mais que l'intervention du règlement soustrait à l'appréciation du conducteur pour la transformer en obligation impérieuse.

La violation des règlements administratifs considérée comme une faute au point de vue civil entraîne donc, quand elle est prouvée, la condamnation de l'auteur de l'accident. La réciproque n'est pas vraie et le respect de ces mêmes règlements n'a pas pour effet de dégager nécessairement la responsabilité des conducteurs d'automobiles. Ils restent toujours tenus d'un devoir général de prudence dont la réglementation administrative ne saurait les affranchir, et qui les oblige à prendre toutes les mesures nécessaires à la sécurité des personnes. (Trib. civ. Laon, 1901 ; Just. de paix, Paris, 1^{er} juin 1906 ; Trib. com. Seine, 28 fév. 1906).

Il n'en reste pas moins vrai que les lois, décrets et règlements relatifs à la circulation des automobiles sont les sources habituellement consultées par les juges pour la détermination de la faute. Leur premier soin est d'examiner d'abord si le conducteur dont l'automobile a causé un accident était en règle avec eux, puis, dans le cas où il ne l'était pas, de rechercher

s'il existait une relation entre la contravention et l'accident, car cette relation est indispensable pour engager la responsabilité du contrevenant. Cela est de toute évidence et il ne peut y avoir doute que sur le caractère de cette relation. Faut-il un rapport direct et immédiat de cause à effet ? Suffit-il simplement d'une relation indirecte ou occasionnelle ?

Certaines décisions n'admettent la responsabilité qu'au cas où la faute commise par inadvertance ou inobservation des règlements est la cause génératrice du dommage. Ainsi la Cour de Bordeaux a jugé que le lien de causalité entre l'infraction et l'accident n'était pas suffisamment établi dans l'affaire suivante : un garde-barrière était tombé mort d'émotion au passage d'une automobile traversant à une vitesse excessive le passage à niveau dont il était en train d'ouvrir les barrières. (Bordeaux, 30 déc. 1904. — *La Loi*, 21 fév. 1905) (*).

D'autres décisions adoptent l'opinion contraire. « Il importe peu, décide le Tribunal civil « de la Seine, que l'événement dommageable « n'ait eu pour cause immédiate directe et nécessaire, la contravention ; il suffit que celle-ci « ait été l'occasion ou la cause médiate du « dommage. (Trib. civ. Seine, 14 janv. 1901.)

(*) De même Cour de Rouen, 2 avril 1898 ; D. 1899, 2, 293 ; C. de Nîmes, 11 juillet 1905, *L. et Sp.*, mars 1906, p. 129 ; Trib. corr. de Narbonne, 28 juin 1903, etc...

C'est ainsi que le conducteur d'un automobile pour n'avoir laissé à un cycliste qu'un espace insuffisant a été considéré comme responsable de la chute que fit celui-ci sous l'influence de la peur. (Trib. Melun, 28 mars 1897. De même C. d'Angers, 19 juill. 1899.)

Dans toutes les décisions de cette catégorie, on doit remarquer que, si l'infraction aux prescriptions administratives n'a pas été la cause génératrice de l'accident, du moins a-t-elle concouru à le produire, si, par exemple, un automobiliste a été rendu responsable d'un accident « par le seul fait qu'il suivait une voie interdite » aux véhicules de ce genre, indépendamment « de tout fait particulier de maladresse, d'imprudence, d'inattention ou de négligence. » (Trib. civ. Seine, 14 janv. 1901). C'est qu'à la vérité, sans la faute de l'automobiliste qui consistait à se servir d'une route qui lui était interdite, l'accident ne se serait pas produit.

La jurisprudence n'a jamais hésité à dégager la responsabilité de l'auteur d'une infraction, quand il n'existait pas de relation suffisante entre celle-ci et l'accident. Ainsi le Tribunal de la Seine a décidé dans le cas d'un accident causé par un cheval pris de frayeur au passage d'un automobile, qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte de la contravention qu'avait pu commettre le conducteur en ne tenant pas sa droite, estimant qu'il n'y avait aucune relation entre

l'infraction et l'accident (Trib. civ. Seine, 7 fév. 1898 ; *Gaz. Pal.*, 1898, 3, 92) ; il n'en aurait pas été de même si la contravention de l'automobiliste avait consisté en un excès de vitesse parce que l'apparition d'un véhicule, arrivant comme un bolide, peut suffire à elle seule à effrayer le cheval le moins peureux.

RÉGLEMENTATION. — DÉCRET DU 10 MARS 1899

Les textes qui régissent actuellement la circulation des automobiles en France peuvent se ranger en deux catégories. Ce sont d'abord les lois et décrets sur la police du roulage, notamment la loi du 30 mai 1851, et le décret du 10 août 1852, dont les prescriptions d'ordre général, s'appliquent à tous véhicules circulant sur route, donc aux automobiles. Ce sont ensuite les textes rédigés spécialement en vue de la locomotion nouvelle : le décret du 10 mars 1899, et celui du 10 septembre 1901, complétés par des circulaires et arrêtés ministériels, et auxquels il convient d'ajouter les ordonnances du Préfet de Police à Paris et les nombreux arrêtés départementaux ou municipaux, qui sont intervenus pour prescrire certaines mesures spéciales dans l'intérêt de la sécurité locale.

Le plus important de ces textes et, celui qui retiendra surtout notre attention, c'est le décret

du 10 mars 1899, avec les modifications que lui a apportées celui du 10 septembre 1901.

Ce texte fut le premier qui réglementa d'une façon générale la construction, la conduite et la circulation des automobiles en France, aussi l'a-t-on appelé quelquefois la charte ou le code de l'automobile, il renferme en effet toutes les principales dispositions régissant cette matière.

Le décret de 1899 se divise en trois sections : la première s'occupe des automobiles circulant isolément, la seconde des automobiles remorquant d'autres véhicules et la troisième édicte quelques dispositions générales. La seconde section n'a que peu d'intérêt pratique, aussi la passerons-nous sous silence.

L'article 1^{er} détermine la portée du décret, il vise « les véhicules à moteurs mécaniques » autres que ceux servant à l'exploitation de « voies ferrées. » Une circulaire ministérielle de 1899, en date du même jour que le décret, définit ce qu'on doit entendre par automobile, et comprend dans cette expression les locomotives routières, les automobiles de poids lourd et de poids moyen, enfin les voiturettes et les motocycles.

Section I. — Titre I. — La première section du décret de 1899 comprend elle-même trois divisions. La première porte la rubrique « Mesures de sûreté », et traite des garanties de cons-

truction et de sécurité que l'automobile doit présenter avant d'être admis à circuler.

Suivant les articles 2 et 3 les appareils doivent être construits de manière à ne rien laisser échapper qui puisse causer une explosion ou un incendie, à ne répandre aucune odeur incommode et à ne pas effrayer les chevaux.

Les articles 4, 5 et 6 déterminent les conditions d'installation et la disposition des appareils de direction et de freinage. Ceux-ci doivent être au nombre de deux, ceux-là placés de telle façon que le conducteur puisse les actionner sans cesser de surveiller sa route.

Avant d'être mise en circulation, toute voiture automobile doit être vérifiée par le service de Mines à qui incombait déjà l'inspection des machines à vapeur. » Lorsque le fonctionnaire des Mines, dit l'article 7, « aura constaté que la voiture présentée satisfait aux prescriptions réglementaires, il en dressera procès-verbal. » Le même article 7 prévoit enfin dans son alinéa 4 les mesures d'identification de la voiture, ces prescriptions ont été modifiées par le décret du 10 septembre 1901, qui exige que les automobiles, capables de marche en palier, à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure soient munies de deux plaques d'identité, portant un numéro d'ordre et placées en évidence à l'avant et à l'arrière. Des arrêtés ministériels du 11 et 12 septembre 1901, ont déterminé le

modèle de ces plaques : les numéros doivent être en caractères blancs sur fond noir. En présence du terme de cet arrêté, le fait d'inscrire les numéros d'ordre à la craie pourvu qu'ils soient très lisibles, ne constitue pas une contravention. (Trib. corr. Seine, 26 avril 1904 ; B. 1904, 2, 336 ; S., 1905, 2, 22.)

Telles sont les conditions auxquelles doivent satisfaire la construction et la disposition de l'automobile avant d'être mis en circulation.

Ici peut se poser une question de responsabilité civile. Une fois qu'un automobile a été reconnu par le service des mines comme répondant à toutes les conditions d'agencement et d'installation énumérées dans ce titre I du décret de 1899, le propriétaire de l'automobile peut-il être passible d'une contravention pour infraction aux mesures précitées, peut-il voir de ce fait sa responsabilité engagée ? Il semblerait au premier abord que le procès-verbal dressé par le service des Mines et constatant que la voiture satisfait aux conditions de sûreté requises, le doive couvrir suffisamment, ce qui est exact en ce qui concerne certaines exigences de construction auxquelles la voiture doit satisfaire dès sa sortie de l'usine, une fois pour toutes, et de façon définitive ; mais il est certaines autres prescriptions de ce titre I dont l'observation dépend non seulement des dispositions de construction de la machine, mais encore de la ma-

nière de s'en servir. C'est ainsi que l'article 2 prescrit que les appareils se devront pas répandre d'odeurs incommodes ; or, ces odeurs peuvent parfaitement provenir d'un excès de graissage et ne dépendent pas nécessairement et uniquement de la disposition des appareils. C'est pourquoi la Cour de Cassation a décidé avec raison que les prescriptions des articles 2 à 6 du décret de 1899, étant conçues en termes généraux, s'imposent à tout moment tant que l'automobile est en service, « que la décision administrative..... qui doit précéder la mise en service des véhicules ne saurait avoir pour effet de soustraire le propriétaire à la responsabilité qui résulte pour lui de l'inobservation des mesures prévues par le décret ». (Cass. crim., 3 fév. 1906.)

Titre 2. — Le titre second de la première section du décret du 10 mars 1899 est relatif à la formalité de la déclaration imposée au propriétaire de l'automobile avant la mise en circulation (art. 8, 9 et 10). Nous lisons à l'article 12 (3^e section), que le conducteur doit présenter à toute réquisition le récépissé de cette déclaration.

Une fois toutes ces formalités accomplies, la voiture automobile peut circuler librement, le conducteur n'est cependant pas quitte envers les règlements, c'est à ce moment en effet que l'automobile devient dangereux et que s'impo-

sent à celui qui le dirige certaines règles de prudence qui font l'objet du titre 3. C'est la violation de ces règles qui engage le plus souvent la responsabilité de l'auteur d'un accident.

Titre 3. — Il importait tout d'abord de ne pas livrer la conduite d'un automobile à l'inexpérience ou à l'imprudence du premier venu. La première mesure qui s'imposait était d'exiger du conducteur une certaine capacité. C'est pourquoi l'article 11 décide que « nul ne pourra conduire un automobile s'il n'est porteur d'un « certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence sur l'avis conforme du service des Mines. »

Toutes les prescriptions du titre I relatives à la construction et à la disposition des organes et appareils de la voiture seraient sans effet à l'égard de la sécurité publique, si l'on n'obligeait le conducteur à les tenir en bon état, et particulièrement à vérifier souvent le bon fonctionnement des freins. Cette obligation que lui impose l'article 13 a une très grande importance au point de vue de la responsabilité civile. Toute expertise établissant le mauvais entretien de ces appareils prouverait par là même que le propriétaire a commis une faute grave.

L'article 14 régleme la vitesse des automobiles. Les dispositions de cet article sont les plus connues et les plus souvent invoquées devant les tribunaux contre les automobilistes,

tant il est vrai que la plupart des accidents ont pour cause ce vertige de la vitesse auquel ne saurait résister, dit-on, quiconque a goûté aux charmes de la locomotion nouvelle. Ces dispositions sont telles que leur observation scrupuleuse aurait pour effet de rendre impossibles les trois quarts des accidents d'automobiles :

« Le conducteur devra rester constamment maître de sa vitesse, il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre, ou de gêne pour la circulation. La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés. »

Il paraît bien inutile après ces prescriptions d'imposer aux automobilistes un maximum de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne, et de 20 kilomètres dans les agglomérations.

Les juges du fait gardent entière liberté pour apprécier les cas où l'automobile peut être une cause de désordre ou de gêne pour la circulation, et quels sont les passages étroits ou encombrés.

« L'approche du véhicule, porte l'article 15, alinéa 1, devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe. » Ce besoin se fait particulièrement sentir quand l'automobile double une voiture ordinaire (Trib. civ. Lyon, 4 juill. 1903) ou quand l'automobile approche d'un tournant de route. Mais l'usage de la trompe ne

doit pas être lui-même une cause de désordre et le Préfet de police a dû intervenir pour interdire aux chauffeurs « de se servir abusivement « de la trompe ou de tout autre signal d'avertissement, c'est-à-dire sans nécessité absolue. » La même ordonnance de police (3 mai 1905) leur prescrit pour la même raison, l'usage de silencieux effectifs, et leur interdit l'emploi de phares projetant une lumière aveuglante.

L'éclairage de l'automobile est réglementé par l'article 15-2° du décret de 1899. L'automobile doit être munie à l'avant d'un feu blanc et vert, l'éclairage arrière n'est pas obligatoire, le décret étant muet sur ce point et les lois et décrets sur la police du roulage ne prescrivant pas l'éclairage en arrière pour toutes les voitures en général. Cependant, la plaque d'arrière portant le numéro d'ordre doit être éclairée par réflexion ou par transparence (arrêté ministériel du 11 septembre 1901, modifié par celui du 12 mars 1908.)

« Le conducteur ne doit jamais, dit l'article 16, « quitter le véhicule sans avoir pris toutes les « précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive, et « pour supprimer tout bruit du moteur. » On admet que l'absence des précautions indiquées ne constitue pas une infraction, lorsque, [en cas d'arrêt, le conducteur reste sur sa machine.

Section 3. — Nous passons immédiatement à la section 3 qui, suivant les termes mêmes de sa rubrique, édicte certaines dispositions d'ordre général, bien qu'on y trouve aussi des règles spéciales aux courses d'automobiles, règles qui furent d'ailleurs modifiées par le décret du 11 septembre 1901. L'article 32 pourrait être une sanction efficace à l'imprudence des chauffeurs s'il était applicable. Cet article pose en effet le principe du retrait par l'autorité préfectorale du certificat de capacité après deux contraventions dans la même année. Ce principe était destiné à demeurer dans le royaume de la théorie.

La plupart des autres dispositions contenues dans cette section sont relatives aux attributions de compétence des personnes chargées de dresser procès-verbal des contraventions au présent décret et des tribunaux qui en auront la connaissance. Elles renvoient aux dispositions des lois et règlements en vigueur et particulièrement à la loi du 30 mai 1851 et au décret du 10 août 1852 sur la police du roulage. L'article 29 nous présente ces deux textes comme le droit commun régissant la matière dans tous les points qui n'ont pas été touchés par le présent décret :

« Indépendamment des prescriptions du présent règlement, les automobiles demeureront
« soumis aux dispositions des règlements sur la
« police du roulage. »

Nous n'entreprendrons pas l'étude de ces règlements. Nous nous contenterons de rappeler les principales dispositions de la loi de 1851 et du décret de 1852, dont l'application est la plus fréquente en matière de circulation automobile.

Loi du 30 mai 1851. — Décret du 10 août 1852. — Tout d'abord les constructeurs d'automobiles doivent se conformer aux dispositions du décret du 10 août 1852, articles 1 et 2, fixant la longueur des essieux et moyeux, la forme des clous qui devront être employés, et la manière dont ils seront posés. L'article 9 du même décret impose aux conducteurs de voitures l'obligation de se ranger à droite à l'approche de toute autre voiture de manière à lui laisser libre au moins la moitié de la chaussée.

Il est à remarquer que cette obligation ne s'impose qu'à l'égard d'une autre voiture et non à l'égard des piétons.

La place qui doit être laissée libre pour le passage des vélocipèdes a été réglée par les arrêtés préfectoraux pris dans tous les départements, le 29 février 1896 ; elle a été fixée à 1 m. 50 au moins. A Paris, l'obligation de tenir sa droite s'impose de façon permanente, alors même que le milieu de la chaussée serait libre. (Ordonn. du Préfet de Police, du 10 juillet 1900.) Notons que l'obligation de tenir sa droite à la rencontre d'une voiture entraîne celle de la doubler à gauche.

L'article 10 du même décret interdit de laisser stationner sans nécessité sur la voie publique aucune voiture attelée ou non. L'article 16 du décret de 1899 n'a fait que compléter cette disposition et préciser les mesures qui doivent être prises en cas d'arrêt d'un automobile.

L'article 8 de la loi du 30 mai 1851 sanctionne les fausses indications de nom et de domicile, il s'applique par analogie à l'emploi de faux numéros. L'article 9 (même loi) sanctionne le refus de s'arrêter aux injonctions des fonctionnaires ou agents chargés de constater les contraventions. La liste de ceux-ci est dressée dans (l'article 15) et ce sont les mêmes fonctionnaires et agents qui ont pouvoir de dresser procès-verbal aux automobilistes. Enfin, remarquons, en terminant, que toutes les dispositions de la loi du 30 mai 1851, relatives à la procédure, à la compétence des tribunaux, aux voies de recours en matière de contraventions au règlement sur la police du roulage, s'appliquent aux conducteurs d'automobiles comme aux conducteurs d'autres véhicules.

Les automobiles sont encore soumis aux arrêtés départementaux et municipaux pris par les préfets ou les maires pour réglementer la circulation sur la voie publique dans le ressort de leur administration. On a pu contester au début la validité de ces arrêtés, lorsqu'ils sta-

tuaient sur des points ayant fait l'objet d'une réglementation spéciale de la part du décret du 10 mars 1899. Cette question a été tranchée définitivement par deux arrêts de la cour de cassation (15 janvier 1903, D., 1904, 1, 534 et 21 janvier 1905, D., 1905, 1, 88.)

On objectait que l'autorité municipale et préfectorale ne peut rien ajouter ni retrancher à une réglementation qui fait l'objet d'une loi ou d'un règlement d'administration publique émanant de l'autorité supérieure.

La Cour suprême a adopté l'opinion suivant laquelle le décret du 10 mars 1899 n'a restreint les pouvoirs de police des préfets et des maires qu'autant que les arrêtés pris par eux sur la même matière viendraient à l'encontre de ses prescriptions.

Dans ces limites, le décret de 1899 ne touche en rien au pouvoir accordé aux maires par l'article 97 de la loi du 5 avril 1884, de prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires pour assurer l'ordre et la sécurité de la voie publique. Notamment (et c'est à ce sujet que la question s'est posée), les maires ont le droit de fixer dans un arrêté le maximum de vitesse inférieur à celui adopté par le décret de 1899. Le maximum de 30 kilomètres à l'heure, en rase campagne et de 20 dans les agglomérations, établi par l'article 14 du dit décret, ne fait qu'indiquer la limite extrême de la tolérance administrative,

un arrêté municipal restreignant l'usage de cette tolérance doit être considéré comme une mesure de sécurité complémentaire prise à raison des nécessités particulières de la circulation locale et ne contrevenant en rien aux dispositions de la réglementation générale des automobiles.

En terminant cette énumération des textes réglementant la circulation des automobiles, nous devons noter, pour l'intérêt que peut présenter au point de vue civil la condamnation pénale d'un auteur d'accident, que les articles 319 et 320 du Code pénal sanctionnant l'homicide ou les blessures par imprudence peuvent être appliqués, et le sont en fait quelquefois aux conducteurs d'automobiles, et qu'enfin, une loi récente du 20 juillet 1908 est venue ériger en délit spécial entraînant une aggravation de pénalité, le fait, pour un conducteur de véhicule quelconque, de s'enfuir après avoir causé un accident, pour se dérober de cette façon à toute poursuite. Il est bien évident que cette loi, malgré la généralité de ses termes, vise tout particulièrement les automobilistes, hélas trop nombreux, qui ne craignent pas d'user d'un procédé aussi déloyal que la fuite pour échapper à toute responsabilité.

CHAPITRE III

LA JURISPRUDENCE

SECTION I. — Fautes habituelles du chauffeur. — Inobservation des règlements

La vitesse excessive, l'encombrement de la route par suite de la non occupation du côté droit, le défaut d'avertissement, sont les éléments classiques des fautes retenues à l'encontre des auteurs d'accidents d'automobiles. Ils représentent les manifestations les plus courantes de l'imprudence habituelle des chauffeurs.

1° *Vitesse excessive.* — La cause principale des accidents d'automobiles se trouve dans la vitesse excessive de ces véhicules qui ne permettent pas au conducteur de prévoir l'obstacle et ne lui laissent pas le temps nécessaire pour l'éviter. Les décisions où l'exagération de l'allure est invoquée contre les automobilistes sont de beaucoup les plus nombreuses. Nous allons en examiner quelques-unes.

L'article 14 du décret du 10 mars 1899 fixe aux automobilistes un maximum de vitesse de

30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres dans les agglomérations. A raison du danger qu'il y aurait à dépasser cette allure, les tribunaux estiment qu'une pareille imprudence est toujours grave et qu'elle suffit à elle seule pour engager la responsabilité du conducteur indépendamment de toute autre faute.

Ainsi, le Tribunal civil de Montbéliard (15 déc. 1899, *Gaz. Pal.*, 1901, 86) juge que « ceux qui se livrent sur la voie publique à une locomotion trop accélérée le font à leurs risques et périls, et alors qu'aucune autre faute n'est démontrée, encourrent toute la responsabilité des accidents que peut déterminer leur passage¹.

Un jugement du Tribunal civil de Châlons-sur-Saône, 13 juillet 1906, caractérise bien l'importance qu'attachent les tribunaux à l'excès de vitesse pour la détermination de la faute. Un chauffeur marchant à une allure de 100 kilomètres à l'heure aperçoit à 500 mètres sur le milieu de la route un cantonnier occupé à son travail, il corne et ramène la vitesse à 80 kilomètres à l'heure; le cantonnier ne se détourne pas et l'automobile l'accroche au passage. L'automobiliste fut condamné pour cette

¹. De même Justice de P. Paris V^e arrond. 15 sept. 1905 — *L. et Sp.*, déc. 1905, p. 68; Grenoble, 18 nov. 1905, D. 1905, 2, 480; Trib. civ. Seine, 26 oct. 1905; *L. et Sp.*, mars 1906; Trib. corr. Nice, 26 juin 1906; Trib. civ. Châlons-sur-Saône, 13 juill. 1906. *Petites Ann. Cycle et Auto*, sept. 1906, p. 181.

raison que, s'il avait gardé une vitesse normale, « il aurait pu, en voyant que le cantonnier ne se dérangeait pas à l'approche de son automobile, soit arrêter, soit même seulement ralentir de façon à l'éviter. »

Si la vitesse excessive suffit à elle seule pour engager la responsabilité de l'automobiliste, à plus forte raison en doit-il être de même quand cette première faute en est accompagnée d'une seconde, quand, par exemple, l'automobiliste a omis de corner ou n'a pas tenu le côté réglementaire. (Trib. civ. Seine, 16 janv. 1901. *Petites Ann. Cycle et Auto*, 1904, p. 160 ; — Paris, 17 juill. 1908. *Assur.*, 1908, p. 438.)

L'exagération de vitesse doit être considérée en fait de circulation comme la faute la plus grave. (Trib. corr. d'Erviers, 15 janv. 1907. *L. et Sp.*, 1908, 24.)

L'automobiliste ne se met pas à l'abri de toute condamnation en se contentant de respecter la limitation maxima de vitesse établie par l'article 14 du décret de 1899, cet article fait encore un devoir au conducteur d'automobile de rester maître de sa vitesse, de ralentir ou même d'arrêter toutes les fois que l'automobile peut être une cause d'accident, de gêne ou de désordre, enfin de ramener la vitesse à celle d'un homme au pas dans tous les endroits étroits ou encombrés.

La vitesse de 30 kilomètres à l'heure en rase

campagne et de 20 kilomètres dans les agglomérations n'est donc autorisée qu'à la condition que l'automobiliste soit toujours en état de ralentir ou même d'arrêter dès qu'un danger se présente. A ce moment, le fait par lui de continuer sa marche constituerait une grave imprudence (*).

Il en est particulièrement ainsi : 1° quand l'automobile circule sur une route très fréquentée (Trib. corr. Corbeil, 19 avril 1905. *Lois et Sp.* 1906, mars) ; 2° quand un cheval sur son passage manifeste des signes de frayeur (Trib. corr. St-Marcellin, 18 oct. 1905. *La Loi*, 9 mai 1906) ; 3° à la vue d'enfants jouant sur la route (Cour de Lyon, 4 mars 1899. *Mon. Jud.* Lyon, 24 fév. 1901), cette décision concerne les bicyclettes, mais il doit en être de même *a fortiori* pour les automobiles.

C'est surtout au passage des endroits étroits et encombrés que l'obligation de ralentir s'impose aux conducteurs d'automobiles. Les tribunaux gardent une entière liberté pour apprécier si le lieu de l'accident doit ou non être rangé dans cette catégorie.

Un passage à niveau peut être considéré comme un endroit étroit et encombré dont la

(*) Trib. civ., Toulouse, 2^e Ch., 27 juin 1904; *La Loi*, 21 nov. 1904 — Trib. civ. Sables-d'Olonne, 13 déc. 1904, *L. et Sp.*, mars 1900. — Trib. civ. Laon, juin 1901. — Orléans, 28 nov. 1899, *Gaz. Pal.*, 1899, 2, 638. — Cour de Gand, 14 mars 1908, *L. et Sp.* 1909, 6.

traversée doit être faite au pas. (Bordeaux, 30 déc. 1904. *La Loi*, 21 fév. 1905.)

A un carrefour fréquenté, l'automobiliste « doit conduire à une vitesse suffisamment réduite pour que l'arrêt puisse être instantané ». (Trib. civ. Seine, 1^{er} mars 1905. L. et Sp., août 1905.) De même, à un tournant de rue, « il est astreint à des mesures de précautions beaucoup plus rigoureuses et doit rester particulièrement maître de sa vitesse. » (Trib. corr. Toulouse, 17 janv. 1906. L. et Sp., août 1905, p. 44.)

On peut poser en principe que dans les villes où la circulation est intense, les rencontres toujours possibles et les dangers plus fréquents qu'ailleurs, les chauffeurs sont toujours tenus de marcher avec circonspection et à une allure qui leur permette d'arrêter instantanément (*).

2° *Côté réglementaire.* — Toute la jurisprudence relative à l'excès de vitesse considéré comme faute n'est qu'un commentaire très exact et très rigoureux de l'article 14 du décret du 10 mars 1899. L'obligation de tenir sa droite a sa source dans un décret plus ancien, celui du 10 août 1852, article 9.

Cette obligation a pour raison d'être le dégagement de la route et le bon ordre de la circulation publique, qui ne manquerait pas d'être

(*) C. Montpellier, 9 fév. 1899, *Mon. du Midi*, 12 mars 1899. J. Paix Paris V^e arrond., 14 nov. 1905 et 1^{er} juin 1906.

troublée si les véhicules pouvaient se croiser à la fantaisie de leurs conducteurs. Le manquement à cette obligation constitue une faute grave pour le conducteur de tout véhicule et engage sa responsabilité, la jurisprudence était fixée depuis longtemps sur ce point en ce qui concerne les voitures à chevaux et les bicyclettes quand parurent les automobiles, et toutes les décisions nouvelles n'ont fait que confirmer la jurisprudence antérieure.

L'obligation prescrite par l'article 9 du décret du 10 août 1852 ne s'impose qu'en cas de rencontre avec d'autres véhicules, s'il s'agit d'un piéton, le conducteur d'une voiture peut le dépasser indifféremment à droite ou à gauche, à la condition de lui laisser un espace suffisant pour se ranger. Ainsi en a décidé la Cour de cassation pour les voitures à chevaux (30 nov. 1872, S. 1873, 2, 29). De même, en ce qui concerne les automobiles, le Trib. corr. Lyon, juin 1907 (*Gaz. du Pal.*, 1907.) (*)

¶ L'espace qui doit être laissé à la disposition de la voiture rencontrée est fixé par l'article 9 du décret de 1852 à la moitié de la chaussée. Au croisement d'une bicyclette, toute voiture doit, d'après les termes de l'arrêté préfectoral

(*) On cite deux jugements en sens contraire, celui du Tribunal civil de la Seine, 8 novembre 1905, *Lois et Sp.*, déc. 1905, et celui de Tours, 5 nov. 1897 (D. 1901, 1, 41.)

du 29 février 1896, laisser libre un espace utilisable de 1 m. 50 de largeur. Les Tribunaux ont eu fréquemment à faire l'application de ce texte aux automobilistes comme aux conducteurs de voitures hippomobiles.

Si la prescription de l'article 9 du décret de 1852 n'est pas constante et ne s'impose qu'à l'approche d'une voiture, du moins oblige-t-elle le conducteur à se tenir toujours prêt à se ranger à droite, s'il se met dans l'impossibilité de le faire assez rapidement, il y a faute de sa part. (Trib. civ. Lisieux, 14 nov. 1905. *Petites Ann. Cycle et Auto*, janv. 1906.)

Dans les villes à circulation intense où l'encombrement de la voie publique est fréquent, on a jugé que la prescription du décret de 1852, art. 9 était insuffisante et qu'il y avait lieu d'obliger les conducteurs à tenir constamment leur droite, cette mesure a été prescrite à Paris, par l'ordonnance du Préfet de police, du 10 juillet 1900, art. 4. Si donc au moment où se produit un accident, l'automobiliste n'occupe pas le côté réglementaire, il sera condamné (*).

Au moment de virer à gauche pour passer dans une rue transversale, l'automobiliste est tenu de s'assurer qu'il n'est suivi d'aucune autre voiture à laquelle il va brusquement

(*) Trib. corr. Seine 13 nov. 1905. *Petites Ann. Cycle et Auto*, janv. 1906; Trib. corr. Narbonne, 26 juin 1903.

barrer le chemin (Trib. Seine, 1^{re} Ch., 14 janv. 1901. *Le Vélo*, janv. 1901), il ne doit pas non plus prendre son virage trop court en tournant à un carrefour. (J. Paix Lyon, 6 déc. 1897.) S'il se trouve derrière une voiture qu'il veut dépasser, il doit se porter à gauche. (Trib. civ. Seine, 23 juin 1906. *L. et Sp.*, 1906. Même trib. 23 fév. 1905. *L. et Sp.*, août 1905.) Mais auparavant, il a dû s'assurer que la voie était libre du côté gauche, en ne le faisant pas, il se rend responsable de l'accident. (Trib. civ. Seine, 16 fév. 1898. *Gaz. Pal.*, 1898, 3, 92.)

3° *Signal d'avertissement*. — Les juges ayant à apprécier dans le cas d'excès de vitesse la culpabilité des automobilistes avaient, pour se guider dans l'article 14 du décret de 1899, une réglementation minutieuse et complète. Il n'en est pas de même en ce qui concerne le défaut d'avertissement, l'article 15 se bornant à exiger que l'automobiliste signale sa présence *en cas de besoin* au moyen d'une trompe. L'appréciation du moment où cet appel de trompe est nécessaire était donc laissée à l'appréciation des conducteurs, c'est-à-dire en définitive à celle des tribunaux, car, comme le dit très justement le Tribunal de Paix de Quimper, (6 juin 1906, *Gaz. Pal.*, 18 juillet 1906) « l'exécution de cette prescription ne saurait être purement facultative et laissée à la seule appréciation des chauffeurs. L'adoption d'une pareille interprétation

aurait pour conséquence de rendre cette mesure illusoire, il y a lieu au contraire de déclarer que cette prescription est obligatoire en certains cas et laissée à l'appréciation des tribunaux » d'où le juge de Quimper conclut qu'à un brusque tournant de route l'automobiliste a l'obligation stricte de signaler son approche.

Il en est ainsi quand l'automobile va passer près d'un autre véhicule (Trib. Seine, 11 mars 1901) ou à côté d'un piéton. (Amiens, 1^{re} Ch., oct. 1907, *Gaz. Pal.*, 29 oct. 1907.) Si le premier appel de trompe est resté sans résultat, l'automobiliste doit réitérer son appel. (C. Nancy, 4 décembre 1896, D., 1897, 2, 276.)

En règle générale, l'automobiliste doit faire entendre sa trompe toutes les fois que les circonstances le commandent (Trib. Seine, 26 oct. 1905. *L. et Sp.*, mars 1906 ; Trib. corr. Seine, 13 nov. 1905), mais il doit le faire en temps opportun. Un signal donné à contre-temps peut avoir des conséquences beaucoup plus fâcheuses même que l'absence d'avertissement. Il en est ainsi particulièrement quand l'appel de trompe a été donné trop tard pour que la victime ait eu le temps de se garer. Dans ces conditions, le signal n'a plus aucun effet utile, il ne peut qu'impressionner fâcheusement la personne prévenue et provoquer chez elle des mouvements désordonnés qui sont bien souvent l'unique cause des accidents.

Aussi les juges apprécient-ils très sévèrement l'appel de trompe intempestif et le considèrent-ils comme suffisant pour rendre l'automobiliste responsable d'un accident¹.

Cette faute est d'autant plus grave que le chauffeur a pu apercevoir de loin la victime et n'a corné qu'au moment où il était à 10 mètres d'elle. (C. de Lyon, 18 mai 1906 ; *Mon. Lyon*, 26 juill. 1906.) Il a été jugé cependant qu'un appel donné à 30 mètres de distance était suffisant pour permettre de se garer (Trib. civ. Lille, 16 mars 1899). Notons également que lorsqu'il se rencontre un chien, l'automobiliste n'est pas tenu de faire marcher sa trompe. (Trib. civ. Nancy, 9 juin 1905 ; *L et Sp.*, août 1905, p. 45.) Enfin l'abus de trompe est répréhensible ; il a été interdit à Paris par une ordonnance de police du 3 mai 1905 et il engage la responsabilité de l'automobiliste, notamment quand il a eu pour résultat d'effrayer un cheval².

L'emploi intelligemment approprié du signal d'avertissement est l'un des meilleurs moyens d'éviter les accidents, mais il ne dispense pas le conducteur de l'automobile de prendre d'autres précautions supplémentaires et particulièrement

1. Trib. corr. Lyon, 2 janv. 1907, *Gaz. Pal.*, 49 janv. 1907 ; Bourges, 10 mars 1908 ; *La Loi*, 9 juin 1908 ; Trib. Beauvais, 49 nov. 1904.

2. C. de Montpellier, 9 fév. 1899 ; *Mon. Midi*, 12 mars 1899 ; Trib. civ. Seine, 11 fév. 1900 ; *Lois et Sp.*, 1906, p. 354.

de ralentir ou d'arrêter en présence d'un danger imminent. (Trib. civ. Reims, 24 sept. 1901 ; *Lois et Sp.*, décembre 1905, p. 53 ; J. Paix Paris, VI^e arrond., 1^{er} juin 1906 ; Trib. corr. Saint-Marcelin, 18 oct. 1905 ; *La Loi*, 9 mai 1906.)

4° *Autres prescriptions réglementaires.* — Nous n'avons pas épuisé tant s'en faut l'examen des cas où l'automobiliste est responsable d'un accident à raison d'une infraction aux règlements, mais ceux que nous avons encore à voir forment une infime minorité dans l'ensemble des décisions de la jurisprudence, ils ne présentent que peu d'intérêt en ce qui concerne la responsabilité civile, c'est pourquoi ils nous retiendront fort peu de temps.

Tout d'abord, une personne commet une imprudence si, ne possédant pas les aptitudes nécessaires à la conduite d'un automobile, elle s'exerce à diriger un véhicule de ce genre sur une route fréquentée ; un engin aussi délicat à manier devient particulièrement dangereux entre des mains inhabiles ou inexpérimentées. Ce n'est pas au particulier lui-même à apprécier la mesure de ses capacités. Il doit se soumettre à un examen du service des mines qui jugera s'il est capable ou non de conduire sa machine. Le certificat délivré par le service des mines fait foi de la capacité de celui qui le détient et, à l'inverse, l'absence de ce certificat fait foi de l'incapacité du conducteur. En conséquence une

personne est en faute si, n'ayant pas fait le nécessaire pour obtenir ce certificat elle se hasarde à conduire un automobile sur une route et cette faute engage sa responsabilité¹.

Cette prescription est si absolue que le candidat au certificat de capacité ne peut même pas conduire lui-même son automobile jusqu'au lieu de l'examen. Est également en faute le propriétaire d'un automobile qui confie sa voiture à une personne sans s'assurer au préalable de sa capacité de conduire (Trib. corr. Seine, 30 juin 1905; *Gaz. Pal.* 1905, 2.204).

L'article 13 du décret de 1899 prescrit au propriétaire d'un automobile d'entretenir constamment les divers organes et appareils de sa voiture et de les tenir en bon état. « Il est malaisé en pratique de dresser contravention pour inobservation de cette règle, par suite de la difficulté de constater l'infraction » fait remarquer M. Sainctelette². La difficulté augmente bien davantage quand ce n'est plus au moment de l'accident, mais longtemps après, au moment du procès en dommages-intérêts, que cette constatation doit être faite, et c'est pourquoi on invoque si rarement cette faute contre l'automobiliste ; mais il n'y a point de doute que, si

1. Orléans, 28 nov. 1899, S. 1900, 2, 20 ; Trib. corr. de la Seine, 11^e Ch, 28 juin 1900 ; *Ligue des Chauffeurs*, 1905, janv. ; Trib. civ. Sedan, 16 juin 1908 ; *Gaz. Pal.*, 1908, 2, 283.

2. SAINCTELETTÉ. *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accidents.*

on réussissait à en faire la preuve, elle n'ait pour effet de donner gain de cause à la victime alors même que celle-ci ne pourrait reprocher aucune autre faute à l'automobiliste. (Deux décisions relatives aux tramways, Trib. corr. Caen, 1^{er} fév. 1906; Nancy, 22 déc. 1899. D. 1900, 2, 379.)

L'éclairage de l'automobile est prévu et réglementé par l'article 15-2, du décret de 1899. L'automobiliste répond de l'insuffisance d'éclairage de sa machine, si par ce fait il n'a pas aperçu un train de voitures qui le précédait sur la route et s'y est heurté, le charretier au contraire n'a commis aucune faute en n'éclairant pas à l'arrière la dernière voiture du train aucun texte ne l'y obligeant, ceci provient évidemment d'une lacune dont se plaignent à bon droit les automobilistes. (Trib. civ. Lisieux, 14 nov. 1905; *Petites Ann. Cycle et Auto*, janv. 1906.)

L'absence ou l'insuffisance d'éclairage sont rarement invoqués contre les automobilistes auteurs d'accidents; au contraire des conducteurs de voitures à chevaux, ceux-ci ont plutôt tendance à abuser de l'éclairage, sans doute dans leur désir d'aller plus vite et pour éviter de plus loin les obstacles, mais il ne faut pas que l'éclat aveuglant des phares provoque la frayeur des chevaux ou affole les piétons, l'automobiliste se verrait condamné de ce fait à payer les conséquences de l'accident. A Paris, le Préfet de

Police a dû intervenir pour interdire aux automobilistes l'emploi des lumières aveuglantes, par son ordonnance du 3 mai 1905 ; l'aveuglement doit être apprécié d'après l'impression faite sur une personne à 5 mètres de distance¹.

Le bruit excessif du moteur est également interdit par les règlements (art. 3 décret de 1899), il peut effrayer les chevaux et, s'il survient de ce fait un accident, le conducteur de l'automobile peut être déclaré responsable, il aurait dû prendre les précautions nécessaires pour faire cesser ce bruit ou l'atténuer².

Enfin, l'automobiliste peut voir sa responsabilité engagée si, étant obligé de quitter sa voiture, il ne prend pas les précautions prescrites par l'article 16 du décret de 1899 en cas de stationnement. (Trib. com. Seine, 28 janv. 1906 ; *La Loi*, 7 mai 1906.)

De l'examen de toutes ces décisions. ne se dégage pas l'impression d'une sévérité excessive des tribunaux à l'égard des automobilistes. L'interprétation stricte des textes était la règle qui s'imposait, et le meilleur résumé que l'on puisse donner de cette jurisprudence est celui

1. Trib. de simp. police Paris, 16 janv. 1906 ; *L. et Sp.*, avril 1906 ; Même tribunal, 14 fév. 1906.

2. Trib. corr. Dieppe, 27 déc. 1897 ; *La Loi*, 22 janv. 1898 ; Trib. civ. Les Sables-d'Olonne, 13 déc. 1904 ; *L. et Sp.*, mars 1909.

qu'en a fait le Tribunal de Sedan (16 juin 1908 ; *Gaz. Pal.*, 2, 283). « En l'état de la législation actuelle, les automobilistes ne sont responsables que s'ils commettent une faute et ils commettent une faute lorsqu'ils éludent les obligations relatives à la vitesse, au côté réglementaire, au signal d'avertissement », en un mot, toutes les fois qu'ils contreviennent aux prescriptions réglementaires.

Il semble à première vue qu'une telle jurisprudence soit de nature à satisfaire l'équité, si du moins elle s'impose la même règle à l'égard de tous, si les juges apportent le même esprit dans l'appréciation des fautes dont se rendent coupables par inobservation des règlements les cyclistes, les piétons, les cavaliers et tous ceux qui utilisent les voies publiques. Ce n'est pas ce que prétendent les amis trop zélés de l'automobile. « Pour nous, disent-ils, toutes les rigueurs, pour les autres, toute l'indulgence des juges. » Que ces plaintes soient justifiées ou non, le meilleur moyen de s'en rendre compte, n'est-il pas d'examiner successivement les solutions données par les Tribunaux aux conflits que provoquent les accidents d'automobiles entre les conducteurs ou propriétaires de ces véhicules et chacun des autres usagers de la route ? C'est ce que nous allons faire.

**SECTION II. — L'automobile et les divers usagers
de la route.**

1° Les automobilistes et les cyclistes :

La conduite d'une bicyclette réclame une certaine prudence qui n'est pas sans analogie avec celle exigée du conducteur d'automobile. C'est pourquoi l'arrêté préfectoral du 29 février 1896 prescrit aux cyclistes, comme le décret de 1899 aux automobilistes, certaines limitations de vitesse, du moins dans les agglomérations et même l'obligation de mettre pied à terre en cas d'emcombrement, celle de tenir sa droite et d'avoir la nuit une lanterne allumée. En cas de rencontre entre un cycliste et un automobiliste, il s'agira donc de déterminer qui a commis une imprudence, qui a enfreint les règlements ; suivant les résultats de l'enquête, la responsabilité retombera sur celui-ci ou sur celui-là à moins qu'elle ne soit partagée entre eux s'il y a faute commune. Cette détermination de culpabilité est donc une simple question de fait dont l'appréciation appartient aux tribunaux.

Trois cyclistes débouchent sur une route suivis par une voiture automobile, les deux premiers passent sans inconvénient, le troisième s'engage sur la route au moment où l'auto-

bile arrive au croisement du chemin et de la route. Le troisième cycliste qui était un jeune débutant veut traverser pour prendre la droite de la route, ce qui le place à la gauche de l'automobile, qui, de son côté, pour l'éviter, au lieu d'obliquer à droite se porte à gauche et renverse le cycliste. La Cour de Paris, après le Tribunal de Mantes, a décidé : « que la responsabilité de cet accident devait incomber au chauffeur qui avait eu le tort de conduire son automobile à une vitesse excessive à l'intersection de deux routes, mais que cette responsabilité devait être diminuée dans une certaine mesure par la faute commise par le jeune cycliste, en s'engageant sur la route sans s'assurer qu'aucun obstacle ne s'opposait à sa marche. » (Trib. Mantes, 22 fév. 1905 ; *L. et Sp.*, 1906, p. 304 ; C. de Paris, 20 oct. 1905 ; *L. et Sp.*, 1906, p. 137.)

Nous avons là un partage de responsabilités parce qu'il y a eu imprudence de part et d'autre. Au contraire, si le cycliste victime d'un accident d'automobile ne peut prouver aucune faute à l'encontre du conducteur de l'automobile et s'il est constaté d'autre part qu'il a lui-même fait preuve de maladresse ou enfreint les règlements, il sera débouté de sa demande. (Just. Paix Charenton, 26 sept, 1905 ; *L. et Sp.*, janv. 1907, p. 4.)

Les décisions qui admettent le partage de

responsabilité entre le cycliste et l'automobiliste sont extrêmement fréquentes et cette fréquence même nous est une preuve que les tribunaux sont non moins attentifs à retenir les imprudences du cycliste que celles du chauffeur pour l'appréciation de la responsabilité d'un accident. Même au cas où la faute du chauffeur est grave, les juges n'hésitent pas à partager la responsabilité si le cycliste a commis une imprudence même légère, et voici à titre d'exemple ce que décide le Tribunal civil d'Amiens (2^e Ch., 6 juin 1907 ; *Gaz. des Trib.*, 1908) : Doit être déclaré responsable d'un accident le conducteur d'un automobile, qui a atteint un cycliste, alors que la cause principale de cet accident est la vitesse excessive de sa voiture qui a cessé de le rendre maître de cette dernière et l'a empêché d'arrêter assez rapidement. Mais le cycliste atteint commet de son côté une imprudence, si, tenant depuis un certain temps sa gauche, il a voulu, trop tardivement se mettre sur la droite pour se laisser dépasser par l'automobile, alors que ce dernier était fort rapproché. Par suite, il y a lieu dans ces circonstances, de décider que la responsabilité est partagée dans une certaine mesure.

Certaines décisions font remarquer avec raison qu'en fait de circulation l'exagération de vitesse est la faute la plus grave et qu'elle doit entraîner pour l'automobiliste qui

s'en rend coupable, la plus grosse part de responsabilité (*).

Comme on peut en juger, l'unique préoccupation des tribunaux porte sur l'examen des faits pour en tirer les éléments d'appréciation de la responsabilité. S'ils ont tenté d'établir une échelle de responsabilité suivant l'importance des fautes commises, c'est qu'ils étaient guidés par un souci profond de l'équité et une vue très judicieuse de la réalité. Leur méthode est la même quand il s'agit de fixer la responsabilité des accidents causés par la rencontre des automobiles et des voitures à chevaux.

2° *Les automobiles et les véhicules hippomobiles :*

Comme l'automobiliste, comme le cycliste, le conducteur de chevaux est déclaré responsable quand c'est par suite d'une inobservation des règlements qui lui est imputable que l'accident s'est produit. Ainsi, le décret du 10 août 1852 prescrit que tout roulier ou conducteur de voiture doit se ranger à droite à l'approche d'un véhicule (art. 9) et prendre sa gauche s'il veut le dépasser. Le même décret exige que toute voiture servant au transport des personnes ou marchant en tête d'un convoi soit munie en avant, pendant la nuit, d'une lanterne allumée, et que le conducteur de voitures servant au

(*) Lyon (3^e Ch.), 21 janv. 1907; *Mon. Lyon*, 6 mars 1909; C. de Rouen, 6 avril 1908; *Gaz. Trib.*, 1908, 2, 380; Trib. corr. Verviers, 15 janv. 1907; *L. et Sp.*, 1908, 24.

transport des denrées et marchandises se tiennent à la tête de ses chevaux. Par application de ces règles, il a été jugé :

1° Que le voiturier qui, la nuit, parcourt une route sans lanterne et en tenant le milieu de la route est responsable de la rencontre survenue avec un automobile et que, dans ces conditions, on ne peut reprocher au conducteur de l'automobile d'avoir tenté de passer à gauche alors que la route lui était fermée à droite. (Trib. civ. Chartres, 2 mai 1907 ; *Gaz. Pal.*, 16 mai 1907.)

2° Que le conducteur de voitures qui, à l'approche d'un automobile arrivant en sens inverse, dirige son cheval vers la gauche, agit contrairement à toute prudence, l'automobiliste qui, pour éviter le choc, fait dévier sa machine sur la gauche, ne commet aucune faute. (Trib. civ. Seine, 11 mai 1900 ; *La Loi*, 19 juin 1900.)

3° Que le conducteur qui ne dirige pas sa voiture de telle manière qu'il puisse se ranger à droite et livrer passage sur la moitié de la chaussée dès qu'une voiture apparaît, commet une faute qui engage sa responsabilité. (Trib. civ. Lisieux, 25 oct. 1905 ; *Gaz. Pal.*, 19 déc. 1907.)

4° Que le charretier qui conduit la nuit deux voitures dont les lanternes ne sont pas allumées, et qui néglige de se ranger à droite à l'approche d'un automobile et de lui laisser la moitié de la chaussée, est responsable des conséquences

de la collision survenue entre l'automobile et sa voiture. (Trib. civ. Romorantin, 4 mai 1901, confirmé par C. d'Orléans, 18 juill. 1902.)

5° Que le conducteur qui, tenant le milieu d'une route, néglige de se dérouter en entendant les appels de trompe d'un automobile sur le point de le dépasser et brusquement se porte à gauche, est seul responsable de l'accident qui a occasionné la destruction de l'automobile. (Trib. civ. Arcis-sur-Aube, juin 1902.)

6° Que le conducteur, assis dans sa charrette, aux cadres de laquelle il a accroché les rênes, qui saute à terre sur le milieu de la route au moment où arrive un automobile, ne doit s'en prendre qu'à lui s'il est atteint et blessé par l'automobile. (Trib. corr. Narbonne, 27 juin 1905 ; *L. et Sp.*, 1905, p. 52.)

Arrêtons cette énumération. Ces quelques exemples peuvent suffire à nous prouver la parfaite égalité de traitement des automobilistes et des autres voituriers devant la justice, et nous nous demandons alors où est cette défaveur dont pâtissent soi-disant les automobilistes ? Ceux-ci, en vérité, se plaignent avec quelque raison de ce que l'absence d'éclairage des voitures agricoles occasionne chaque jour les accidents dont ils payent, la plupart du temps tous les frais. Il peut y avoir là une situation fâcheuse dont les automobilistes d'ailleurs, profitent à l'occasion. (Exemple : C. de Poitiers, 8 août 1902 ; D. 1903, 2,

212.) Mais en tous cas ils ne doivent s'en prendre qu'à l'insuffisance de la réglementation, non à la rigueur des tribunaux à leur égard. D'ailleurs, cet état de choses ne saurait en aucune façon les excuser d'aller la nuit par les routes à une vitesse vertigineuse, bien au contraire, et l'excès de vitesse se trouve être justement le grief le plus souvent invoqué contre eux et qui justifie leurs fréquentes condamnations.

Quoi qu'il en soit, nous devons reconnaître qu'il y a là un danger pour la circulation publique, mais le remède n'est pas à la disposition des juges ; c'est à l'autorité administrative, non au pouvoir judiciaire, qu'il appartient d'intervenir en imposant soit par une mesure générale, soit par des arrêtés préfectoraux pris dans chacun des départements de France, l'éclairage de tout véhicule circulant la nuit sur nos routes. C'est un vœu qui a été bien souvent exprimé par les sociétés sportives, nous nous y associons volontiers.

3° *L'automobile et les chevaux qui ont peur :*

La frayeur causée aux chevaux par le bruit du moteur ou de la trompe, la vitesse de l'automobile ou l'éclat des phares, est une cause fréquente d'accidents. La jurisprudence qui s'est formée à ce sujet mérite d'attirer notre attention parce qu'elle est très significative de la méthode employée par les tribunaux dans la détermination de la responsabilité des accidents

d'automobiles. Point d'innovation de principe, mais deux ou trois idées directes inspirées de la législation actuelle en matière de responsabilité civile et surtout l'analyse minutieuse des circonstances de la cause qui permettent d'établir s'il était ou non possible de prévoir l'accident, si on a fait tout ce qu'il fallait pour l'éviter et à qui incombait le soin de prendre les précautions nécessaires à cette fin.

L'idée première qui semble inspirer cette jurisprudence, c'est que les chevaux doivent être préparés par un dressage sérieux à toutes les éventualités de la circulation routière ou urbaine, ils doivent être habitués à tous les bruits de la rue, y compris ceux du moteur, la rencontre des automobiles étant un fait normal. En vertu de ce principe, l'automobiliste n'a point à prendre de précautions spéciales vis-à-vis des chevaux qu'il croise, il ne peut être responsable de l'accident causé par la frayeur d'un cheval que s'il y a une faute personnelle de sa part, telle qu'une vitesse excessive, une direction maladroite, ou l'abus de la corne. Au contraire, le propriétaire du cheval doit être considéré *a priori* comme responsable de l'accident, pour s'être servi d'un cheval insuffisamment dressé ou l'avoir mal conduit, la frayeur du cheval en elle-même est une preuve suffisante de sa faute, car il ne peut échapper à ce dilemme : la peur manifestée par son cheval

provient, ou d'un mauvais dressage, ou de ce qu'il ne l'avait pas en mains au moment de l'accident. En conséquence et en vertu de l'article 1385 du Code civil qui établit une présomption de faute contre le propriétaire ou le gardien d'un animal, c'est au vendeur du cheval ou à son propriétaire qu'il incombe de faire la preuve de la faute de l'automobiliste.

De nombreux arrêts et jugements affirment ces principes : « on ne doit mettre en circulation, dit le Tribunal civil de la Seine, qu'un cheval habitué au bruit de la rue, et notamment à celui que produit la corne des automobiles ». (Trib. civ. Seine (7^e Ch.), 3 fév. 1908 ; *Petites Ann Cycle et Auto*, 1906.)

La Cour de Paris a confirmé cette manière de voir (14 déc. 1906 : « Le passage d'un automobile est un incident trop fréquent, pour constituer un cas fortuit imprévu des loueurs et les exonérer des accidents causés par leurs chevaux, et mis en principe à leur charge par l'article 1385 du Code civil. (*L. et Sp.*, 1907, p. 7.)

L'automobile est donc considéré comme un moyen de transport normal assimilé à tous les autres. Les chevaux doivent être habitués au bruit qu'il produit, aux lumières qu'il projette, et, comme corollaire, l'automobiliste n'a pas à prendre de précautions spéciales destinées à prévenir la frayeur des chevaux, il ne peut être considéré comme responsable que s'il a commis

une faute personnelle, une négligence, ou une maladresse nettement caractérisée.

Nous venons de voir la Cour de Paris invoquer l'article 1385 Code civil, qui met en principe l'accident à la charge du propriétaire de chevaux et l'oblige pour s'exonérer à prouver la faute de l'automobiliste. C'est l'interprétation très exacte et très stricte de notre Code à laquelle se sont conformées toutes les décisions des cours et des tribunaux (*).

On peut critiquer à bon droit le point de départ de cette jurisprudence. Que l'on doive habituer les chevaux à supporter sans frayeur les bruits de la rue et la présence des automobiles, cela va de soi, mais la Cour de Paris ajoute qu'on ne doit mettre un cheval en service « qu'après s'être assuré par un dressage spécial qu'il est habitué aux bruits et aux mouvements ordinaires de la rue. » Ceci ne va pas sans difficulté, et l'on est en droit de demander aux juges, avec M. Colin : « Comment habituera-t-on le cheval si on ne le fait pas sortir tant qu'il n'est pas habitué ? C'est ce que les arrêts négligent de nous dire. »

D'ailleurs on connaît trop le caractère craintif du cheval et son humeur capricieuse pour

(*) Cour de Rouen, 2 avril 1898, D., 1899, 2, 295 ; S., 1899, 2, 4 ; Cour de Nîmes, 11 juillet 1905 ; Trib. corr. Avignon, 12 juin 1905 ; Trib. corr. Tours, 30 janv. 1902, etc., etc. .

oser croire que le meilleur dressage nous préservera infailliblement de tout accès de nervosité de sa part. Cette nervosité est évidemment dangereuse pour la sécurité publique, la vitesse de l'automobile l'est-elle moins ? et si on exige que le conducteur du cheval redouble d'attention et soit particulièrement maître de son attelage à l'approche d'un automobile, alors souvent que la vitesse de ce véhicule ne laisse pas le temps de se préparer aux éventualités d'une rencontre, ne devrait-on pas, à plus forte raison, contraindre l'automobiliste à prendre des précautions spéciales pour éviter d'effrayer les chevaux alors qu'il doit bien s'attendre, lui aussi, à rencontrer sur son chemin des chevaux craintifs.

Le point de départ de cette jurisprudence ne permet pas d'aboutir à pareille conclusion, tout au contraire, puisque le Code civil nous oblige en vertu de l'article 1385, à considérer en principe le conducteur du cheval comme responsable de l'accident, et l'automobiliste jusqu'à preuve contraire, comme exempt de toute responsabilité, ce qui nous donnerait à croire que la circulation hippomobile est plus dangereuse que l'automobile. On demeure stupéfait en présence de résultats aussi choquants pour l'équité, et l'on se prend à douter du bien fondé de cette jurisprudence qui est pourtant très logique avec elle-même et en parfaite confor-

mité avec les textes du Code civil dont l'article 1385 ne permet pas d'autre solution.

Heureusement, il n'est pas en législation de texte si absolu qui ne trouve son correctif dans quelque'autre ; et c'est à l'article 14 du décret du 10 mars 1899 que les tribunaux ont eu recours pour introduire un peu d'équité dans leur jurisprudence. Cet article prescrit au conducteur de l'automobile de ralentir et même d'arrêter le mouvement toutes les fois que son véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation. Il est évident que lorsque l'automobile provoque chez les chevaux des mouvements de frayeur, on se trouve dans l'hypothèse prévue par le règlement, où l'accident est à redouter, et le conducteur de l'automobile tenu de ralentir. « En présence des signes d'affolement donnés par un cheval et susceptibles de dégénérer en danger pour la circulation, il incombe au conducteur de ralentir et même d'arrêter » dit la Cour de Rouen (19 avril 1905) (*L. et Sp.*, 1905, sept.) On pourrait citer beaucoup d'autres arrêts et jugements appliquant l'article 14 du décret de 1899 au cas de frayeur causée à un cheval par la rencontre d'un automobile.

L'inobservation des prescriptions contenues dans cet article ne constitue évidemment pas une faute de la part de l'automobiliste, s'il n'a pu apercevoir à temps les signes de frayeur du

cheval ; l'obligation de ralentir ou d'arrêter ne s'impose à lui que s'il se trouve en présence d'un danger imminent, mais pour cela il faut qu'il puisse se rendre compte de ce danger ; il faut que la nervosité du cheval se manifeste avant le croisement, à une distance suffisante pour donner à l'automobiliste le temps de freiner, et par des signes extérieurs caractéristiques, de nature à inspirer des craintes sérieuses. « La responsabilité des conducteurs d'automobiles, dit le Tribunal de la Seine, ne peut être engagée lorsque l'accident ne provient pas de leur fait, mais de la seule présence des véhicules(*) qui a déterminé chez le cheval pris de peur une surexcitation très rapide et en quelque sorte instantanée. »

La Cour de Nîmes a déchargé l'automobiliste de toute responsabilité en constatant « que les mouvements de recul du cheval ont été à ce point concomittants au passage même de l'automobile que celle-ci était déjà passée lorsque le renversement s'est produit. » (Trib. corr. Avignon, 12 juin 1905 et C. de Nîmes, 11 juill. 1905 ; *L. et Sp.*, 1906, p. 120.

Par contre « le fait par le cocher d'être descendu de sa voiture et d'avoir pris son cheval par la bride prouve qu'à ce moment, il y avait de sa part crainte d'accident, et que des précau-

(*) V. les jugements et arrêts cités par Saintelette. *Resp. des propriétaires et cond. d'autom.*, p. 75 à 86.

tions devenaient dès lors très nécessaires pour le conducteur d'automobile ». (Trib. corr. Cosne, 28 oct. 1903 ; *Petites Ann. Cycle et Auto.*)

Ainsi donc, si c'est au moment précis du croisement, et d'une façon instantanée que se produit le mouvement de frayeur du cheval, sans qu'il ait donné auparavant aucun signe visible d'inquiétude, le chauffeur n'est pas responsable. Si, au contraire, l'automobiliste a pu se rendre compte avant le croisement que le cheval manifestait des signes évidents de nervosité, il avait le devoir d'en faire cesser la cause, de prendre les plus grandes précautions, de ralentir, au besoin même d'arrêter, et s'il ne l'a pas fait, il a commis une faute qui le rend responsable de l'accident.

Tout le rôle des juges se ramène donc à l'analyse et à l'appréciation des circonstances de l'accident. Analyse et appréciation toujours délicate et souvent impossible par suite de l'insuffisance des témoignages.

4° *L'automobile et les animaux :*

L'encombrement des routes par les animaux de toutes sortes qui circulent soit par troupeaux, de l'étable au pâturage ou à l'abreuvoir, soit isolément à proximité des basses-cours, constituent évidemment une gêne pour la circulation rurale. C'est là pour les seigneurs de l'automobile un sujet favori de récrimination contre l'insouciance, le sans-gêne et le mauvais vouloir de

Jacques Bonhomme, et celui qui a le don d'exciter au plus haut point leur irritabilité.

Il faut convenir que les bêtes de nos campagnes ont montré jusqu'ici une remarquable inintelligence des nouvelles exigences de la circulation routière. L'instinct et l'habitude leur font défaut pour éviter les nouveaux dangers dont elles ont pourtant la vague intuition. Accoutumées de longue date à jouir paisiblement de nos routes, elles se sont trouvées tout d'un coup troublées, ahuries, affolées devant la nouveauté de ces appareils passant en coup de vent avec un grondement de tonnerre. La plupart des animaux ont une attitude piteuse et ridicule devant l'automobile : la poule, sottement, se précipite au devant de la machine meurtrière, et traverse la route juste à point pour être happée au passage ; le cheval, au naturel peureux, s'affole au bruit du moteur et compromet tout par ses brusques écarts ; la gent bovine au contraire ne se départit point pour si peu de sa placidité, elle reste béatement en contemplation devant le radiateur de l'automobile, obligeant le conducteur à s'arrêter, suprême humiliation ; le chien, fidèle gardien de l'indépendance campagnarde, se livre en d'inutiles bravades aux manifestations autophobes les plus intempestives. L'éducation des animaux domestiques est toute à faire en ce qui concerne leur commerce avec l'automobile. Le sens du danger nouveau

leur échappe, et leur instinct troublé ne sait comment l'éviter. Evidemment, l'idée de progrès n'a pas suffisamment pénétré l'intelligence obtuse de ces êtres inférieurs, qui s'obstinent à ne pas comprendre la beauté d'un engin résument à lui seul toutes les merveilles de la civilisation, et à ne pas s'écarter respectueusement sur son passage. C'est là leur crime, ils l'expiant cruellement.

Leurs maîtres sont aussi coupables ; n'ont-ils pas à leur égard un devoir trict de garde et de surveillance et ne commettent-ils pas une sorte d'usurpation en laissant leurs bestiaux et leurs basses-cours s'installer sur les voies publiques, comme si celles-ci étaient leur domaine propre ? La route appartient à tous et d'abord à la circulation des véhicules, c'est la détourner de sa véritable destination que de la transformer en chenil, étable ou basse-cour.

Ces arguments ne sont pas tout à fait dénués de fondement, aussi, ont-ils impressionné les tribunaux, sans les convaincre tout à fait. Sans doute, quand survient une collision entre une automobile et un animal en état de divagation, au grand détriment de ce dernier, quelquefois de tous les deux, sans doute reconnaissent-ils que la faute la plus lourde pèse sur le propriétaire de cet animal, qui doit toujours le garder sous sa surveillance et ne pas le laisser vaguer à sa fantaisie sur la voie publique, mais ils estiment avec quelque

raison que la route appartient à tous et même aux bêtes, que les automobiles ne sont pas dispensés à leur égard de prendre les précautions les plus élémentaires de prudence, et qu'il vaut mieux supporter un retard, que de causer la mort d'un être quelconque, si humble soit-il.

Les chiens nous semblent mériter sur leurs congénères les honneurs d'un paragraphe spécial. Le commerce assidu, mais hélas dépourvu d'aménité, qu'ils entretiennent avec les véhicules automobiles, la guerre impitoyable qu'ils semblent avoir déclarée à ces nouveaux conquérants de la route, les conflits incessants dont ils sont la cause entre ceux-ci et les riverains de la voie publique, nous semblent justifier l'attention particulière que nous voulons attacher à l'étude de ces conflits. Nous ne dirons que quelques mots auparavant de ceux causés par la rencontre des automobiles et des bestiaux.

Nous ne parlerons pas des démêlés meurtriers qu'ont les automobilistes avec les volailles (poules, oies, canards, dindons, etc.), parce que la question de responsabilité civile qu'ils soulèvent se résout de la façon la plus simple : ou bien l'automobiliste s'arrête et paye, ce qui est rare, ou bien, et c'est le cas de beaucoup le plus fréquent, l'automobiliste s'enfuit dans un tourbillon de poussière, offrant ses hécatombes au Dieu de la Vitesse et de l'Élément. C'est « le péché mignon » des chauffeurs,

et péché bien excusable, dit-on. Sans doute, le prix d'un poulet ou d'un canard pèse si peu dans le budget de l'automobiliste, mais il est bien regrettable qu'on ne puisse faire la statistique de tous ces meurtres anodins, on verrait peut-être qu'ils représentent des troupeaux de mille et mille têtes, et de grosses sommes dont se trouve frustré chaque année Jacques Bonhomme.

Les démêlés de l'automobile avec les bestiaux et les troupeaux sont plus graves, il est moins facile avec eux d'éluder si prestement et si élégamment la question de responsabilité.

a) *L'automobile et les bestiaux.* — L'article 1385 du Code civil établit à la charge du propriétaire ou gardien d'un animal, en cas d'accident survenu par le fait de cet animal, une présomption **de** faute qui dispense le demandeur en **dommages-intérêts** de toute preuve de culpabilité, en ne laissant à sa charge que celle du fait même de l'accident. Ce texte s'applique sans aucun doute aux propriétaires de bestiaux et de troupeaux, ce qui met l'automobiliste en face d'eux dans une situation très avantageuse. Les automobilistes, d'autre part, peuvent invoquer contre les propriétaires de bestiaux et de troupeaux les articles 14 et 15 de la loi du 21 juin 1898, le premier, ordonnant que les animaux dangereux soient enfermés, attachés et enchaînés (on connaît le cas d'un taureau, ayant foncé sur un automobile. Trib. civ. Seine,

1^{er} fév. 1905 ; *L. et Sp.*, novembre 1905, p. 52), le second de ces articles, prévoyant le cas d'animaux errant sans gardien sur les accotements et dépendances des routes. Le gardien doit accompagner effectivement les troupeaux, c'est-à-dire ne pas en être éloigné de façon à pouvoir rapprocher ses bêtes, les surveiller et dégager la route au passage de tout véhicule. (Trib. civ. Rennes, 9 déc. 1904 ; *Petites Ann. Cycle et Auto*, avril 1905, p. 41.) †

A quoi bon énumérer les cas où le propriétaire de bestiaux est en faute, et par suite, responsable ? Ne l'est-il pas toujours en principe, par le fait de la présomption de la loi, s'il ne prouve une imprudence ou une négligence du conducteur d'automobile, qui l'exonérera en tout ou en partie. Cherchons donc plutôt quelles sont les fautes de l'automobiliste que celui-là pourra invoquer. †

Tout d'abord, il doit corner à la vue d'un troupeau pour avertir le gardien d'avoir à ranger ses bêtes, s'il ne le fait pas, il est en faute. (Trib. civ. Lisieux, 19 oct. 1905). Il doit modérer sa vitesse, les troupeaux sur une route présentant un encombrement suffisant pour justifier l'observation des prescriptions de l'article 14, § 2, décret de 1899. (Trib. civ. Rennes, 9 déc. 1904). L'automobiliste est-il même tenu de s'arrêter ? Oui, si la route n'est pas encore suffisamment dégagée quand il arrive à la hau-

teur du troupeau, mais il ne saurait être en faute de ne pas s'arrêter si une bête du troupeau fait un brusque écart. (Trib. Paix, La Roche-sur-Yon ; *Revue Touring-Club*, juin 1907 ; Trib. civil Besançon, 24 avril 1902.)

Le seul trait vraiment intéressant et que nous devons garder comme le plus caractéristique de cette jurisprudence, c'est l'interversion de la preuve résultant de la présomption de faute qui pèse sur le propriétaire d'un animal en vertu de l'article 1385 du Code civil, et qui place l'automobiliste dans une situation tout à fait privilégiée.

b) *L'automobile et les chiens*. — Cette situation l'automobiliste la garde vis-à-vis du propriétaire d'un chien, quand, à la suite d'une collision avec cet animal, il est obligé de discuter devant le juge la part de responsabilité qu'on prétend lui faire supporter, ou celle qu'il voudrait imposer à son adversaire. Celui-ci ne peut échapper à la responsabilité de plein droit qui pèse sur lui qu'en faisant la preuve d'une faute ou d'une imprudence imputables au chauffeur, preuve toujours délicate, et souvent impossible. L'automobiliste, au contraire, même s'il est demandeur, sera dispensé de toute preuve relative à la culpabilité de son adversaire. La jurisprudence est tout à fait fixée en ce sens.

Le propriétaire du chien ou celui qui en a la garde a le devoir de ne pas laisser cet animal

courir en liberté sur la voie publique, cette obligation résulte directement des nombreux arrêtés municipaux qui, dans la plupart des agglomérations urbaines, interdisent le vagabondage des chiens, et, indirectement de l'article 1385 C. civ., qui impose au propriétaire ou gardien d'un animal un devoir strict de garde et de surveillance dont la présomption de faute qui pèse sur lui n'est que la sanction. Cette obligation est interprétée très rigoureusement par la jurisprudence. Il ne suffit pas au propriétaire du chien, pour être exempt de faute, de l'accompagner et de le surveiller à distance, il doit l'empêcher de s'éloigner, le tenir tout près de lui, sous sa surveillance immédiate, et à portée de sa voix, de façon à pouvoir le rappeler facilement en cas de danger. Le Tribunal de Quimper, 6 juin 1906, a estimé qu'un chien n'était pas sous la garde de son maître lorsqu'il en était éloigné d'une cinquantaine de pas, attendu « qu'étant donnée la nature et l'extrême mobilité des animaux de cette espèce, les promeneurs auraient dû s'assurer que le chien était assez près d'eux, de façon à pouvoir éviter des accidents toujours possibles ». (Quimper, 6 juin 1906; *Petites Ann. Cycle et Auto*, septembre 1906, p. 185.)

Si la jurisprudence se montre aussi exigeante, c'est qu'elle estime que le soin de veiller à la

sécurité des chiens incombe tout d'abord à leur propriétaire (*).

Quelles sont par contre les obligations des automobilistes ? Ils ne sont en aucune façon obligés de prendre vis-à-vis des chiens des précautions spéciales telles que le ralentissement, l'arrêt et même l'avertissement au moyen de trompe « on ne peut décemment exiger, dit le tribunal de simple police de Calais, qu'une voiture s'arrête pour donner à un chien le temps de se mettre à l'abri s'il veut bien le faire. » (26 déc. 1903 ; *Petites Ann. Cycle et Auto*, mars 1904.)

Le signal d'avertissement n'est pas exigé de l'automobiliste apercevant un chien sur la route, pour cette raison que le chien ne se rendrait pas compte de sa signification. (Trib. civ. Nancy, 9 juin 1906 ; *L. et Sp.*, août 1905 ; p. 45. D. 1905, 5, 40 ; Nontron, 31 mai 1906 ; Besançon, Trib. civ. 1902.) Cette raison n'a que la valeur qu'on veut bien lui prêter : le chien n'est pas aussi dépourvu d'intelligence, il obéit bien aux moindres signes de son maître et les comprend à merveille, pourquoi n'admettrait-on pas que l'accoutumance, créant en lui un nouvel instinct, ne l'avertisse sûrement du danger précis qu'il court quand il entend le son d'une trompe ? L'expérience de chaque jour nous fournit au

(*) Vesoul, 24 juin 1896 ; *La Loi*, 1897, p. 62 ; S. P. Lorgues, 19 août 1905 ; *L. et Sp.*, 1906, p. 28 ; Trib. civ. Nontron, 31 août 1906 ; *La Loi*, 21 novembre 1906.

contraire des exemples nombreux de chiens se détournant au signal du cycliste ou de l'automobiliste. Nous ne relevons cependant qu'un cas où le chauffeur fut rendu responsable de la mort d'un chien pour ne pas avoir fait fonctionner son signal d'avertissement : c'était à l'approche d'un tournant, le chauffeur ne pouvait savoir s'il rencontrerait ou non un obstacle de l'autre côté de la route, il avait le devoir de signaler son approche, en ne le faisant pas il n'a pu permettre aux promeneurs qui le précédaient de rappeler leur chien à temps, ce qui aurait peut-être évité l'accident. Le chauffeur fut condamné, mais il fallut tout ce concours de circonstances pour motiver sa condamnation. (Paix, Quimper, 6 juin 1906 ; *Gaz. Pal.*, 18 juill. 1906.)

Etant donné que l'automobiliste n'est tenu ni de s'arrêter ni de ralentir, ni d'avertir à coup de trompe à l'approche des chiens, ne peut-on se demander si les tribunaux lui reconnaissent implicitement le droit de les écraser ? Ils ne vont pas jusque-là, mais limitent seulement la responsabilité de l'automobiliste écrasant un chien aux cas de vitesse excessive, de maladresse, ou de faute dans la direction, par exemple, s'il n'a pas suivi le côté réglementaire. C'est ainsi que le Tribunal de la Seine a condamné un conducteur d'automobile à supporter l'entière responsabilité de la mort d'un chien qu'il avait écrasé

en marchant à une allure excessive et en tenant sa gauche, alors que le boulevard sur lequel il circulait était extrêmement large et nullement encombré. (Trib. civ. Seine, 7 avril 1905 ; *Petites Ann. Cycle et Auto*, mars 1905.)

L'exemple précité est exceptionnel, la plupart du temps, dans des circonstances analogues, la responsabilité sera partagée entre l'automobiliste et le propriétaire du chien, celui-ci étant considéré en faute pour n'avoir pas tenu son chien sous sa surveillance immédiate (Trib. civil Pontarlier, 26 nov. 1903 ; *Gaz. Pal.*, 1903, 2. 658). Le seul fait pour le maître du chien de l'avoir laissé s'écarter un instant de lui, suffit à le mettre en faute et à déterminer un partage de responsabilité entre lui et l'automobiliste, bien que celui-ci marchât à une vitesse excessive. (Paix, Boulogne-sur-Mer, 23 oct. 1905, D., 1906, 5, 56.) Cela revient presque à déclarer le propriétaire en faute toutes les fois qu'il n'a pas tenu son chien en laisse. L'automobiliste par contre se trouve complètement exonéré de toute responsabilité s'il prouve qu'il marchait à une vitesse modérée et tenait sa droite. « Le propriétaire d'un chien est mal fondé dans sa demande de dommages-intérêts intentée contre un automobiliste, alors qu'au moment de l'accident, la voiture suivait le côté réglementaire de la route, marchait à une allure modérée et qu'il ne rapporte la preuve ni de l'imprudence,

ni de l'expérience, ni de l'inattention du conducteur. » (Trib. de Paix Lunéville, 15 janvier 1901; *La Loi*, 14 juin 1901¹.) L'excès de vitesse dûment constaté n'a même pas paru suffisant au Tribunal de paix de Nantes, août 1908 (*L. et Sp.*, 1909, p. 28.) pour rendre l'automobiliste responsable en partie de l'écrasement d'un chien.

Après ces exemples, il est difficile d'admettre que la jurisprudence soit prévenue contre les automobilistes, nous pouvons constater tout au contraire, et cette conclusion s'impose, qu'elle est très défavorable aux propriétaires de chiens, à raison sans doute de la présomption de faute établie par l'article 1385 contre le propriétaire ou gardien d'un animal qui a causé un accident.

En présence de la situation désavantageuse faite par la loi aux propriétaires de chiens, situation qui n'est pas justifiée à l'égard des automobilistes, on pourrait croire les juges disposés à atténuer la rigueur de la présomption légale par toutes les considérations de fait en faveur des propriétaires de chiens. Tout au contraire, les juges se plaisent à invoquer contre eux les raisons qui justifient actuellement la présomption de la loi et lui donnent

1. De même Trib. civ. Nancy, 9 juin 1905, *D.* 1905, 5, 40; *S. P.* Trévières, 1^{er} fév. 1904, *Vie Automobile*, 27 fév. 1904; *S. P.* Calais, 26 déc. 1903, *Petites Ann. Cycle et Auto*, mars 1904; Nontron, Trib. civ., 31 mai 1906, *La Loi*, 21 nov. 1906.

plus de force. « Si les citoyens ont le droit de faire circuler leurs chiens sur les routes, c'est à leurs risques et périls, ces animaux étant en effet d'une extrême mobilité et leur présence sur les voies de communication constituant un sérieux danger pour la circulation » dit le Tribunal de simple police de Lorgues (17 août 1905), *L. et Sp.*, 1906, p. 28). De son côté, le Trib. civ. de Nontron (31 mai 1906, *La Loi*, 21 nov. 1906) évoque l'état actuel de la route et la nécessité de se prêter aux nouvelles exigences du progrès, attendu « qu'aujourd'hui, en présence des inventions nouvelles, des moyens de locomotion puissants et d'une rapidité extrême, il incombe aux personnes qui suivent ces routes *de veiller elles-mêmes à leur propre sécurité et à celle des animaux qu'elles amènent avec elles.* »

Il semble qu'on ne puisse montrer à la fois plus de rigueur et plus de complaisance, suivant le côté d'où l'on considère cette jurisprudence. Cependant, elle est allée plus loin encore. Le Tribunal de Joigny, par une décision du 9 novembre 1905, a reconnu le droit à un motocycliste de faire usage de son revolver sur un chien qui le poursuivait en aboyant. Dans l'espèce, le Tribunal déclare que le motocycliste craignant d'être mordu ou renversé pouvait se croire en état de légitime défense, et, qu'en conséquence, il devait être indemne de toute poursuite pour avoir blessé le chien à coups de

revolver, et qu'au contraire, le propriétaire du chien aurait pu, à bon droit, être poursuivi pour avoir laissé échapper cet animal au risque de causer un accident.

Cette décision est édifiante, et se passe de tout commentaire. L'indulgence excessive dont elle témoigne à l'égard des automobilistes et que ne sauraient justifier pleinement les circonstances de la cause, nous donne la mesure exacte des prétendus sentiments autophobes qui animent les tribunaux.

Il nous paraît tout aussi excessif d'ailleurs d'invoquer l'idée de risques et les nouveaux dangers de la circulation routière pour condamner la personne coupable de n'avoir pas tenu constamment son chien en laisse (car peu s'en faut que la jurisprudence n'aboutisse à cette exigence) Cet argument a le gros inconvénient de pouvoir se retourner trop facilement contre ceux-là même en faveur desquels on l'invoque. Si, me promenant avec mon chien sur la route, je le laisse s'éloigner un instant, c'est sans doute que je ne crois l'exposer qu'aux dangers normaux de la route, « ceux qui ne sont pas assez foudroyants pour être inévitables » (Wahl), et de fait, à l'approche de la plupart des véhicules, j'aurai le temps de rappeler mon chien ou lui-même, guidé par son instinct, celui de se garer. Mais, survient un automobile marchant à toute vitesse, mes prévisions sont contredites, et mon

chien écrasé. Ne serais-je pas autorisé à invoquer à mon tour et en ma faveur le principe du risque : quiconque se livre sur la voie publique à une locomotion dont la vitesse ne laisse ni aux gens, ni aux bêtes, le temps de se garer, le fait à ses risques et périls, et doit supporter toutes les conséquences des accidents qu'il provoque.

Invoquer le principe du risque en faveur des automobilistes, paraît une gageure, le Tribunal de Nontron l'a réalisée.

Si les tribunaux ont péché quelquefois à l'égard des automobilistes, ne semble-t-il pas que ce soit plutôt par excès de complaisance. Il faudrait pourtant se garder de toute généralisation hâtive, et ne pas conclure aussitôt que le traitement exceptionnel dont se plaignent les automobilistes n'est autre en définitive qu'un traitement de faveur, l'indulgence des tribunaux leur étant toujours et en toute occasion acquise.

5° *Automobiles et piétons.* — Dans l'appréciation d'une jurisprudence aussi riche, aussi variée dans ses espèces, où les considérations de fait viennent modifier à chaque instant l'aspect de la question, toute affirmation catégorique risque l'instant d'après de recevoir le plus formel démenti. Aux décisions que nous avons citées tout à l'heure, les automobilistes nous en opposent d'autres et d'une façon générale, toute la jurisprudence relative à la responsabilité des

accidents d'automobiles dont sont victimes les piétons.

Les tribunaux montrent en effet quelque souci de la vie humaine et de la sécurité de ceux qui, moins fortunés ou moins pressés que les automobilistes, se contentent pour circuler sur la voie publique, des seuls moyens que la nature leur fournit. L'indulgence des juges pour les automobilistes a une limite ; elle cesse au moment où ceux-ci deviennent dangereux pour les êtres humains. La jurisprudence estime avec beaucoup de raison que les conducteurs d'automobiles ne sauraient prendre trop de précautions pour éviter aux piétons les dangers d'une collision qui peut devenir si facilement meurtrière ; le respect de la vie humaine exige d'eux plus que la stricte observation des règlements ; ils ne sont tout à fait exempts de faute en cas d'accident survenu à un piéton, que si cet accident était impossible à prévoir et à éviter.

Est-ce à dire que les tribunaux fassent peser sur les automobilistes une présomption de faute analogue à celle dont nous avons vu tout à l'heure l'application aux propriétaires d'animaux. Les attendus de certains jugements pourraient le faire croire, nous verrons plus loin qu'il n'y a là qu'une apparence, en tout cas, si on prend la jurisprudence dans son ensemble, on n'aperçoit pas qu'elle ait dérogé, en ce qui concerne les rapports des automobilistes et des

piétons, aux règles traditionnelles qui régissent l'administration de la preuve. C'est toujours au piéton, victime de l'automobile, qu'incombe la charge de prouver la faute du conducteur, et s'il n'apporte pas cette preuve, il succombe nécessairement. Il en sera de même, si l'accident est survenu par sa propre faute et suivant les règles du droit commun, la responsabilité retombera sur lui en tout ou en partie. Mais, dit-on, peu importe qu'en théorie la situation de l'automobiliste et celle du piéton soient égales, si en pratique, elles ne le sont pas. Or, en face du piéton, l'automobiliste sera toujours et *a priori* considéré comme responsable. Quelle faute, en effet, pourrait-on reprocher au piéton ? Aucun texte ne régit la circulation de ceux qui vont à pied et ne leur impose d'obligations spéciales à l'égard des véhicules qu'ils peuvent rencontrer sur leur chemin, et puisqu'il est bien entendu que c'est l'inobservation des règlements qui sert de base à la détermination de la faute, le piéton ne sera jamais en faute et partant jamais responsable. Cependant les règlements ne sont pas la seule source où les tribunaux puissent les éléments constitutifs de la faute, et l'absence de texte fixant les devoirs des piétons n'implique pas l'inexistence de ces devoirs ; les tribunaux se sont chargés de le leur rappeler à l'occasion.

En principe, le piéton est libre de circuler où

et quand il veut, il peut aller à sa fantaisie, suivre indifféremment sa droite ou sa gauche, flâner le nez en l'air ou les yeux plongés dans la lecture captivante d'un journal, mais, s'il oublie de prendre les précautions les plus élémentaires pour sa sécurité, il ne saurait s'en prendre qu'à lui-même du mal qui peut lui en résulter. La prudence dont est tenu le piéton varie suivant le lieu qu'il occupe sur la voie publique ; dans les villes il a sa place réservée, son domaine exclusif, c'est le trottoir. En s'aventurant sur la chaussée, il sait pertinemment qu'il s'expose à entrer en contact avec les nombreux véhicules qui y circulent ; il doit donc porter toute son attention au mouvement de la rue et veiller lui-même à sa propre sécurité.

Il ne faudrait pourtant pas s'appuyer sur cette distinction, pour affirmer comme l'ont fait certaines décisions, particulièrement un arrêt de la Cour de Bruxelles du 3 déc. 1902 (*La Loi*, 3 fév. 1903) : « que la chaussée est le domaine propre et exclusif des véhicules et que les piétons ne peuvent s'y aventurer qu'à leurs risques et périls ». Ceux-ci ont droit à la chaussée aussi bien que les voitures, bicyclettes et charrettes de toute espèce ; ne sont-ils pas obligés de la traverser à chaque instant pour gagner une rue transversale. Mais à ce moment, on réclame d'eux une attention plus vigilante. Pour ne citer que quelques exemples : on ne saurait mé-

connaître l'imprudence du piéton qui traverse une rue très fréquentée et encombrée de véhicules en lisant son journal, de celui qui s'avance à reculons sur la chaussée pour ne point interrompre la conversation avec son interlocuteur placé sur le trottoir, qu'il vient de quitter, de cet autre qui pousse l'inattention jusqu'à se précipiter sous les roues d'une voiture automobile au moment où son conducteur n'a plus les temps nécessaires pour l'arrêter (*).

Dans tous ces cas, ou dans d'autres analogues, les tribunaux n'hésitent pas à rendre le piéton responsable de l'accident causé par son imprudence, et s'il est prouvé que l'automobiliste marchait à une allure modérée, tenait sa droite et a fait retentir son signal d'avertissement, la responsabilité de l'accident est entièrement attribuée au piéton. Le cas est assez rare, en vérité, car il ne faut pas oublier que l'automobiliste est toujours tenu de rester maître de sa vitesse, mais le partage de responsabilité entre l'automobiliste et le piéton est, au contraire, très fréquent. Les tribunaux sont loin de montrer une indulgence excessive pour le piéton, ils estiment par exemple qu'une personne est toujours en faute, si, descendant d'un omnibus ou d'un

(*) Just. Paix, V^e arr., 1^{er} juin 1906. *La Loi*, 2 juin 1906. — Trib. civ. Lyon, 4 janvier 1901. *Mon. Lyon*, Février 1901. — C. Rouen, 2 juin 1905, *L. et Sp.*, 1907, p. 41. — C. de Liège, 10 juin 1907. *La Loi*, 17 octobre 1907. — Amiens, 29 octobre 1907. *Gaz. Pal.* 1909.

tramway, elle ne prend pas la précaution de s'assurer qu'aucun véhicule ne vient en sens inverse¹ ; on pourrait pourtant s'imaginer qu'un conducteur d'automobile croisant un omnibus ou un tramway doive s'attendre à ce que des personnes en descendent et prendre toutes ses précautions en conséquence.

La partie la plus critiquable de cette jurisprudence nous paraît être celle relative aux accidents causés par les automobiles aux personnes atteintes d'une infirmité et particulièrement de surdité. Ces personnes sont tenues d'observer la plus grande prudence lorsqu'elles se hasardent dans la rue, surtout quand leur infirmité ne se manifeste pas extérieurement. Rien n'indique par exemple à l'automobiliste qu'il a devant lui un sourd, il peut croire qu'averti longtemps à l'avance, le piéton qu'il rencontre aura le temps de se détourner. Les tribunaux ont estimé, en conséquence, que c'était à la personne atteinte de surdité qu'incombait le soin de veiller à sa sécurité, qu'en ne prenant pas les précautions qu'exigeait son état, elle commettait une faute, susceptible en cas d'accident, d'entraîner tout au moins un partage de responsabilité entre elle et l'automobiliste.

1. Trib. civ. Seine, 11^e Ch., mars 1901. — Trib. civ. Avignon, 27 juin 1905, *L. et Sp.*, 1906, p. 165. — Trib. cor. Narbonne, 26 juin 1903, *Petites Ann. Cycle et Auto*, nov. 1903. — Trib. corr. Le Havre, 5 août 1908, *Gaz. Trib.* 1909, 2, 111.

Il en a été jugé ainsi par la C. d'Amiens, 27 juillet 1905 et par le Tribunal civ. de Lyon, 23 octobre 1900 ; *Mon. Lyon*, 4 mars 1901. Cette solution a des apparences d'équité, elle nous semble cependant fort rigoureuse pour le piéton atteint de surdité. S'il est vrai qu'on doit tenir compte de ces deux faits : 1° que l'automobiliste ne peut deviner l'infirmité de la personne qu'il a devant lui ; 2° que celle-ci est tenue d'une prudence plus attentive à raison de son état ; cette double considération n'est cependant pas de nature à justifier un partage égal de responsabilité ; tout au plus est-elle susceptible d'atténuer dans une légère mesure la faute de l'automobiliste, car enfin, celui-ci doit bien s'attendre à ne pas toujours rencontrer sur sa route des personnes possédant une ouïe fine et avertie, et s'il s'aperçoit que son signal ne produit aucun effet, et que le piéton s'obstine à ne pas y répondre, il a le devoir de ralentir ou même d'arrêter sa voiture, l'article 14 du décret de 1899 lui en fait une obligation. La faute de l'automobiliste nous paraît ici singulièrement plus grave que celle du piéton, et, cependant, les tribunaux n'ont pas hésité à les considérer comme équivalentes.

Nous n'avons pas remarqué jusqu'ici que le souci de protéger la vie humaine contre les imprudences des chauffeurs ait entraîné les tribunaux à rendre contre ceux-ci des décisions d'une

rigueur excessive. Qu'il s'agisse d'un piéton renversé, ou d'un cavalier démonté, que la victime soit un charretier ou un cycliste, un chien ou un autre animal, que la réclamation d'indemnité porte sur des blessures corporelles ou seulement sur un dommage matériel, nous voyons les tribunaux préoccupés toujours et avant tout de mettre leurs décisions d'accord avec la législation régissant la responsabilité civile telle qu'elle est établie par le Code civil et les décrets réglementant la circulation sur la voie publique, et cette législation loin d'être défavorable aux automobilistes, les place souvent dans une situation très avantageuse en face de leurs adversaires.

Si maintenant nous entreprenions l'étude de la responsabilité des propriétaires d'automobiles à raison du fait de leurs préposés, nous constaterons le même souci de la jurisprudence de s'en tenir aux solutions imposées par le Code civil et par les traditions établies. Nous n'aborderons pas cette étude qui offre cependant beaucoup d'intérêt, parce qu'elle ne va pas directement au but que nous nous proposons : savoir si la législation actuelle et son interprétation jurisprudentielle ne font pas à la victime de l'accident d'automobile une situation défavorable qui l'empêche bien souvent d'obtenir l'indemnité qui lui est due.

CHAPITRE IV

LA JURISPRUDENCE. — IDÉES DIRECTRICES. — CONCLUSIONS

L'examen attentif des décisions de la jurisprudence et les conclusions qui semblent s'en dégager ne nous invitent pas à prêter grande attention aux récriminations dont les chauffeurs et leurs amis ne cessent de rebattre nos oreilles et d'alimenter chaque jour les journaux à leur dévotion. A les en croire, l'automobiliste serait victime d'une véritable persécution de la part des tribunaux qui montreraient un parti-pris évident de le trouver toujours en faute ; les règlements, d'ailleurs mal faits et inapplicables seraient compris par eux de la façon la plus ridiculement étroite, interprétés à la lettre et dans le sens le plus défavorable à l'automobiliste, quant au principe de l'article 1382, certains juges ne se gêneraient pas pour passer outre et pour chercher dans quelque théorie nouvelle, non consacrée par notre législation, le moyen de condamner à tout prix l'automobiliste.

Ces griefs ne supportent pas les preuves d'une confrontation avec les faits. L'analyse des décisions que nous avons envisagées nous conduirait à une conclusion diamétralement opposée. Cependant, nous n'oserions croire que ces récriminations ne correspondent à aucune apparence de vérité ; les automobilistes ont pour défenseurs attitrés des jurisconsultes de valeur qui ne doivent pas se payer de mots et fournir leur preuves. Examinons donc celles qu'ils nous offrent dans l'intention de nous démontrer que la jurisprudence actuelle témoigne d'une tendance très nette à considérer l'automobiliste comme toujours responsable et que, partant, le mouvement d'opinion qui s'est formé pour défendre les intérêts des victimes de l'automobile n'est que l'expression de sentiments autophobes ne correspondant à aucune raison sérieuse.

On nous cite des textes dont la lecture est de nature à nous impressionner, des jugements qui renferment dans leurs considérants des expressions comminatoires à l'égard des automobilistes, « qui font trop bon marché de la vie humaine », « qui manifestent un mépris inconcevable pour tout ce qui se trouve à travers de leur marche désordonnée ». « On ne saurait réprimer avec trop de rigueur de pareils méfaits », etc., etc.

Si ces appréciations sont quelquefois excès-

sives et faites hors de propos, il faut avouer que les chauffeurs se chargent trop souvent de les justifier, et, d'ailleurs, il s'agirait de savoir si derrière cet appareil comminatoire se cache une sévérité réelle, si la condamnation correspond à ce qu'on attendait de l'exposé des motifs, c'est ce qu'on néglige de nous dire et pour cause. La plupart du temps, en effet, il n'y a là de la part des juges qu'une manifestation platonique. Se sentant quelquefois gênés par le texte de la loi dans les limites de laquelle ils tiennent à demeurer, mais qui ne leur permet pas toujours une condamnation en rapport avec la faute, les juges se rattrapent sur les considérants.

Examen critique de quelques décisions. — Mais nous répond-on, les juges n'ont pas toujours eu tant de respect pour les textes. Pour justifier la condamnation de certains chauffeurs contre lesquels aucune faute caractéristique n'était relevée, ils n'ont pas hésité à bouleverser toutes les notions de notre droit relatives à la responsabilité civile et à violer le principe fondamental suivant lequel il n'y a pas de responsabilité sans faute. Certains tribunaux ont voulu appliquer aux automobilistes le principe du risque qui n'a été consacré par notre législation que pour les accidents de travail, hypothèse comme on le voit tout à fait différente de celle des accidents d'automobiles. Ils ont posé en principe que ceux qui se livrent sur la voie publique

à une locomotion accélérée, c'est-à-dire les automobilistes, le font à leurs risques et périls et ne peuvent être déclarés indemnes, que s'ils n'ont pu éviter l'accident, c'est-à-dire, à n'en pas douter, s'il y a eu force majeure ou faute intentionnelle de la victime : c'est bien là en effet les conséquences qu'entraîne l'application du principe du risque.

Voici ce que décidait déjà, en 1899 (15 déc., *Gaz. Pal.* 1900, 1, 86), le Tribunal civil de Montbéliard : « ceux qui se livrent sur la voie publique à une locomotion trop accélérée, le font à leurs risques et périls et alors qu'aucune autre faute n'est démontrée, encourent toute la responsabilité des accidents que peut déterminer leur passage ». Par application du même principe le Tribunal civil de Reims (24 sept. 1901 ; *L. et Sp.*, déc. 1905, p. 53) déclare que le conducteur d'automobile est nécessairement en faute s'il a pu prévenir l'accident, il ne doit être déclaré indemne que si cette prévision lui a été impossible, par exemple, si le passant, au dernier moment, a fait soudain irruption. Dans le même sens, se prononce le Tribunal de Justice de Paix du V^e arrondissement de Paris, (1^{er} juin 1906 ; *La Loi*, 2 juin 1906.)

« Attendu que la réglementation administrative, même quand les prescriptions en sont observées, ne saurait autoriser les conducteurs d'automobiles à devenir l'occasion d'ac-

« cidents....., qu'ils ne doivent être déclarés
« indemnes que s'il leur a été impossible de
« prévoir le sinistre » ; « Attendu que ceux qui
« se livrent sur la voie publique à une locomo-
« tion trop accélérée et de nature à entraîner
« les plus graves conséquences, le font à leurs
« *risques et périls*, et alors *qu'aucune autre faute*
« *n'est démontrée* encourent toute la responsa-
« bilité des accidents que peut déterminer leur
« passage. » (J. P. V^e arr., 19 avril 1907 ; *Gaz.*
Trib., 21 avril 1907.) « Attendu qu'ils sont donc
« nécessairement en faute, s'ils n'ont pu préve-
« nir le sinistre et qu'ils ne doivent être déclarés
« indemnes que si cela leur a été impossible ». (Id.)

Voilà donc les automobilistes dûment avertis, ils sont responsables en principe de tous les accidents occasionnés par leurs machines, s'ils ne prouvent, pour se décharger un cas de force majeure ou la faute intentionnelle de la victime. Qu'on ne nous dise pas, en effet, que les jugements précités invoquent la faute de l'automobiliste : dans toutes les hypothèses envisagées, on ne peut relever d'infraction aux règlements nettement caractérisée et si les juges ont parlé de faute, c'est simplement pour donner le change, pour cacher derrière une façade légale le véritable sens de leurs décisions ; en réalité, ils n'invoquent contre l'automobiliste, qu'une seule faute, celle de se servir d'un moyen de locomo-

tion trop accéléré. Il n'y a plus après cela qu'à interdire l'usage de l'automobile.

Les conclusions que l'on veut tirer de ces jugements, d'ailleurs exceptionnels dans notre jurisprudence, nous paraissent dépasser de beaucoup la portée qu'on doit leur attribuer.

Faut-il croire à une novation ? Les juges ont-ils voulu substituer le principe du risque à celui de la responsabilité à raison de la faute ? Non, il n'y a là qu'une apparence. Toutes ces décisions, en réalité, n'ont fait qu'interpréter en lui donnant toute sa portée, l'article 14 du décret du 10 mars 1899, qui prescrit au conducteur d'automobile de rester constamment maître de sa vitesse, de ralentir et même d'arrêter toutes les fois que le véhicule peut être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation. La conséquence logique d'une telle prescription, c'est que le chauffeur n'est réellement indemne de toute responsabilité que s'il n'a pu prévoir l'accident ; les juges n'ont donc fait que pousser l'idée contenue dans cet article jusqu'à sa conclusion naturelle, s'ils ont semblé la placer sous l'égide d'un principe nouveau, celui de la responsabilité, à raison du risque créé, c'est qu'ils n'ignorent pas le mouvement de doctrine et de législation qui tend de plus en plus à élargir le champ d'application de ce principe et qu'ils ont pensé donner ainsi à la prescription réglementaire sur laquelle ils appuyaient leurs déci-

sions, une force nouvelle, et une raison plus convaincante¹.

La règle de proportionnalité dans l'évaluation de la faute

Le principe de la responsabilité à raison de la faute demeure intacte et reste religieusement respecté par notre jurisprudence, mais la fidélité à un principe peut s'allier à une interprétation large et intelligente des éléments qu'il renferme. La gravité de la faute peut varier à l'infini et pour le même fait, suivant les circonstances ; l'appréciation de la responsabilité qui incombe à l'auteur de l'accident devra se déterminer selon le degré de gravité des obligations dont il était tenu et auquel il a manqué. Toute la hardiesse de la jurisprudence en notre

1. Un récent arrêt de la cour de Cassation du 21 déc. 1910 (Ch. des Req., *Gaz. Pal.*, 15 janv. 1911), décide qu'en cas de collision entre une voiture automobile et une voiture hippomobile, le conducteur de la première, est à bon droit déclaré responsable comme unique auteur du dommage bien qu'il ait observé toutes les prescriptions réglementaires s'il n'est pas resté maître de sa vitesse et n'a pu arrêter sa voiture à temps pour éviter la collision conformément à l'art. 14 du décret du 10 mars 1899. Cette interprétation, si elle est confirmée par la Ch. civ. de la cour de Cassation et si elle se généralise, constituera une évolution très heureuse de la jurisprudence vers un système de responsabilité civile analogue à celui adopté par la jurisprudence anglaise, et qui aboutit à un résultat très avantageux pour la victime : le fait même de l'accident met l'automobiliste en faute, puisqu'il prouve qu'il n'a pas pu rester maître de sa vitesse, il devra donc se disculper en prouvant qu'il lui était impossible de prévoir l'accident. Cette interprétation de l'art. 14 du décret de 1899 aboutit donc à un véritable renversement de la preuve.

conclure qu'il est responsable de plein droit toutes les fois qu'il ne démontre pas que l'accident était impossible à prévoir. C'est d'ailleurs le résultat auquel aboutit la jurisprudence anglaise par un procédé analogue, tout en partant de l'idée de faute.

Le cas fortuit et l'administration de la preuve.

1° *Le cas fortuit.* — La jurisprudence n'a rien innové en ce qui concerne la responsabilité à raison des accidents d'automobiles ; elle n'a fait que suivre les principes généraux du droit et l'interprétation traditionnelle des textes relatifs à la responsabilité civile. Elle exige toujours de la victime, demanderesse en dommages-intérêts, qu'elle lui fournisse la preuve d'une faute à la charge de l'automobiliste, et, bien qu'elle répugne à admettre facilement le cas fortuit en matière de circulation, elle n'a pas hésité, toutes les fois qu'il était dûment prouvé et en l'absence de toute faute à en exonérer l'automobiliste. A ce point de vue, la question du dérapage est intéressante à envisager, car c'est le cas fortuit qu'invoquent le plus habituellement les automobilistes. Voici comment la question se pose : Un chauffeur conduit sa voiture à une allure qui n'a rien d'excessif, le sol est par hasard gras et glissant ou la voie en mauvais état, l'auto-

mobile dérape et provoque un accident, aucune faute n'est démontrée à l'encontre du chauffeur. L'accident doit-il être mis au compte d'un cas fortuit qui exonère son auteur de toute responsabilité ? Ou bien, au contraire, doit-on penser que le dérapage est un événement assez fréquent pour entrer dans les prévisions de l'automobiliste, que celui-ci doit se rendre compte de l'état de la chaussée, et, si un dérapage est à craindre, prendre les mesures nécessaires pour l'éviter ? Ces deux manières de voir ont leurs partisans, la jurisprudence s'est rangée tantôt d'un avis, tantôt de l'autre. Le Tribunal correctionnel de la Seine, dans un jugement du 12 décembre 1905, a admis le dérapage comme un événement fortuit, suffisant à exonérer l'automobiliste. (Trib. corr. Seine, 12 déc. 1905 ; *Lois et Sp.*, janv. 1906, p. 76.) La même année, le Tribunal civil de la Seine, 4^e Ch., rendait un jugement par lequel il partageait la responsabilité d'un accident causé par un dérapage, entre l'automobiliste et sa victime, mais il semble bien n'avoir condamné l'automobiliste que parce qu'il avait commis une faute (vitesse excessive à un endroit encombré), et ainsi, il paraît reconnaître indirectement au dérapage la valeur d'un cas fortuit. (Trib. civ. Seine, 4^e Ch., 1^{er} mars 1905 ; *L. et Sp.*, août 1905, p. 44.)

Par contre, en 1907, le 16 février, le Tribunal correctionnel de la Seine rendait un jugement

dans lequel il posait en principe que, lorsque le terrain est particulièrement mauvais, le chauffeur d'une voiture automobile doit ralentir sa marche de façon à être maître de sa vitesse. Précédemment, le Tribunal de la Seine et la Cour de Paris, avaient adopté la même solution en ce qui concerne les omnibus et les voitures hippomobiles. (Trib. com. Seine, 3 mars 1893 ; *Gaz. Trib.*, 25 mai 1893 ; Trib. civ. Seine, 9 mars 1888, confirmé par la Cour de Paris, 4 juin 1889 ; *Gaz. Pal.*, 1889, 1, 177.)

Depuis, la majorité des tribunaux se sont rangés à ce dernier avis, mais il y a encore beaucoup de flottement dans la jurisprudence. D'ailleurs, le principe suivant lequel le cas fortuit exonère l'auteur de l'accident n'a subi aucune atteinte, et nul doute que si l'automobiliste réussissait à prouver qu'il lui a été impossible de prévoir le mauvais état de la route au lieu de l'accident et que n'ayant aucun motif de craindre un dérapage, il ne pouvait prendre les précautions nécessaires pour l'éviter nul doute qu'il ne soit exempté de toute responsabilité civile (*).

2° *L'administration de la preuve.* — La juris-

(*) On peut imaginer l'hypothèse suivante : par un jour sec, sur une route en parfait état et nullement encombrée, un automobile circule à une allure normale, le hasard veut qu'en un endroit de la route on ait renversé un liquide gras, les roues de l'automobile, en passant à cet endroit dérapent, un accident se produit. Nul doute qu'en pareil cas l'automobiliste ne soit considéré comme indemne par les tribunaux.

prudence n'a pas dérogé davantage au droit commun en ce qui concerne l'administration de la preuve. Selon l'article 1315 du Code civil : « celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. » L'obligation dont il s'agit en matière de responsabilité civile est celle de réparer au moyen de dommages-intérêts les conséquences de l'accident qu'on a causé par sa faute, et, puisque c'est la faute qui a créé l'obligation, c'est à la victime demanderesse en dommages-intérêts d'en prouver l'existence « *onus probandi incumbit ei qui agit.* » Sans doute, et à raison des difficultés particulières que présente l'administration de cette preuve pour la victime d'un accident d'automobile, les tribunaux ne se sont pas toujours montré très exigeants (du moins quand la victime est un piéton) ; certains d'entre eux ayant tendance à admettre, selon l'heureuse expression de M. le Conseiller d'Etat Romieu, que la charge de la preuve n'incombe ni au demandeur, ni au défendeur, mais au juge, et qu'il appartient à celui-ci de décider sur les éléments d'appréciation qu'on lui présente, si minimales soient-ils. Encore faut-il qu'on lui en présente, et ce n'est pas toujours chose facile. D'ailleurs, il ne faudrait pas croire que cette tendance se soit beaucoup généralisée dans notre jurisprudence, les décisions qui s'en inspirent sont l'exception, la plupart du temps, les juges font profiter le défendeur, en l'espèce, le chauff-

feur ou son maître, de l'insuffisance de la preuve. Il en est ainsi toutes les fois que les témoins n'apportent pas assez de précision dans leurs dépositions, et, quel degré de précision n'exige-t-on pas d'eux parfois ? En ce qui concerne la preuve de l'excès de vitesse, par exemple, les juges semblent s'abandonner à des scrupules d'exactitude vraiment excessifs ; nous allons en juger.

Quand la victime d'un accident d'automobile se présente à la barre des tribunaux pour réclamer l'indemnité qu'elle estime lui être due, elle n'a guère qu'un moyen de prouver la faute du chauffeur, c'est la déposition des témoins de l'accident, ou la production de procès-verbaux d'agents. L'accident est dû à un excès de vitesse, c'est le cas le plus fréquent, il s'agit de déterminer l'allure de l'automobile au moment de l'accident : faisait-il plus de 20 ou plus de 30 kilomètres à l'heure, ou est-il resté dans les limites fixées par l'article 14 du décret de 1899 ? A la question qui leur sera posée à ce sujet, les témoins n'apporteront généralement pas une réponse d'une précision ni d'une rigueur mathématiques, et comment pourraient-ils le faire ? Ils se contenteront de donner leur appréciation personnelle basée sur l'impression du moment : l'automobile est passé dans un nuage de poussière, si vite qu'on ne pouvait le suivre des yeux, il est passé à une allure vertigineuse, désordonnée,

le témoin en a été effrayé, bouleversé. Telles sont les réponses habituelles. L'avocat de l'automobiliste s'empressera d'en faire valoir l'imprécision et le tribunal estimant n'avoir pas d'éléments d'appréciation suffisants rejettera la demande « attendu que, dans ces conditions, il n'y a pas lieu de tenir compte de l'appréciation des témoins qui est basée uniquement sur une impression des plus fugitives et ne présentant aucune certitude. » (Trib. Paix, Quimper, 6 juin 1906, *Gaz. Pal.*, 10 juillet 1906 (*).

C'est en vain que le témoin cherchera à donner plus de précision à sa déposition en prenant par exemple un point de comparaison entre la vitesse de l'automobile et celle d'une voiture hippomobile ou d'un train express. Le propriétaire de la voiture incriminée fera venir à la barre un savant opticien qui discutera de docte façon sur les chances d'erreurs que présentent des observations conduites avec une méthode aussi défectueuse. Il démontrera le plus facilement du monde que les impressions produites sur la rétine par le passage d'un corps varient à vitesse égale suivant la longueur de ce corps, que l'automobile étant moins long qu'un train express doit faire l'illusion d'une rapidité plus grande, que les points de comparaison n'offrent

(*) De même Cour de Rouen, 2 avril 1898, D., 1899, 2, 295 ; Trib. pol. Trivières, 1^{er} fév. 1904 ; *Vie automobile*, 27 fév. 1904, etc., etc.

aucune garantie, etc., etc..... Les juges ébranlés par tout cet appareil scientifique n'oseront plus condamner le propriétaire de l'automobile, « attendu que dans ces nombreuses circonstances tout homme peut être l'objet d'une illusion des sens ¹ ».

Si ce scepticisme scientifique se généralisait dans la pratique des tribunaux, on n'aurait sans doute plus à craindre l'erreur judiciaire, mais l'œuvre de la justice en serait bien vite paralysée, et les tribunaux n'auraient bientôt plus qu'à fermer leurs portes.

Lorsqu'il s'agit des dépositions d'agents verbalisateurs, les tribunaux requièrent le maximum de précision possible. Le Tribunal correctionnel d'Aix (avril 1908 ; *Le Droit*, 12 avril 1908) déclare que l'excès de vitesse de l'automobile ne peut être régulièrement constaté qu'autant que les agents verbalisateurs sont munis d'instruments de précision qui leur permettent de calculer la vitesse de l'automobile, et de faire des déclarations nettes et précises. De même, Tribunal pol. Boissy-St-Léger, 26 avril 1906 ; *Petites Ann. Cycle et Auto*, fév. 1906 ; Trib. de Paix de Martigues, 5 mars 1908, etc., etc., etc...)

1. Trib. S. Pol. Mayet 17 déc. 1900. *Le Vélo*, 29 mars 1901. — De même Trib. S. Pol. Paris, 24 janv. 1906. *Petites ann. cycle et auto*, fév. 1906. — Le Tribunal civil du Mans estime que la comparaison établie par un témoin entre la vitesse d'un cheval et celle d'une automobile est insuffisante. Le Mans 5 déc. 1907.

La constatation de la vitesse d'un automobile faite au moyen d'une simple montre à seconde et non d'un chronomètre n'a pas la certitude nécessaire pour servir de base à une contravention pour excès de vitesse. (Lisieux, 7 fév. 1907. D., 1907, 5, 24.)

3° *Critique des résultats de la jurisprudence concernant l'administration de la preuve.* — Nous ne critiquons pas cette jurisprudence au point de vue du droit pénal, ce n'est pas sans raison que les juges exigent des agents assermentés dont les dépositions font foi jusqu'à preuve du contraire, une grande précision dans les déclarations de leurs procès-verbaux. Puisqu'ils ont mission de dresser des contraventions, ne doivent-ils pas être munis de tous les instruments nécessaires pour donner à leurs observations le maximum possible d'exactitude ?

Ce que nous voulons seulement retenir, ce sont les conséquences qu'entraînent ces exigences d'exactitude et de précision pour la détermination de la faute par la victime demanderesse. La plupart du temps, l'accident se produit avec une rapidité foudroyante en raison même de la vitesse de l'automobile, ni la victime ni les témoins n'ont le temps de se rendre compte de rien ; les détails leur échappent, ils ne retiennent de la succession des faits qui s'est déroulée sous leurs yeux qu'une impression de stupéfaction, de bouleversement, de terreur :

ce sont les termes mêmes qui reviennent sans cesse dans leurs déclarations et qui correspondent bien en effet à la réalité.

Que de telles déclarations ne soient pas à elles seules absolument probantes, cela est de toute évidence, mais les conditions mêmes de l'accident d'automobile ne permettent pas la plupart du temps d'obtenir autre chose des témoins. Si les juges, par scrupule, pour ne se prononcer qu'en toute connaissance de cause, exigent plus de précision dans les témoignages, ils reconnaissent par là même qu'en notre matière, la preuve de la faute est impossible à établir, et, que les conditions qu'on impose à la victime d'un accident d'automobile sont beaucoup trop onéreuses pour elle.

Quand la demande porte uniquement sur une indemnité civile, les tribunaux osent quelquefois, sinon s'affranchir tout à fait de ces scrupules honorables, du moins faire fléchir les règles rigoureuses de la preuve devant des raisons d'équité en faveur de l'accidenté. S'il en était autrement, nous compterions bien peu de procès dont l'issue serait favorable à celui-ci, puisque, neuf fois sur dix, les accidents causés par l'automobile ont pour origine un excès de vitesse, et que, dans la même proportion, cet excès de vitesse est impossible à établir d'une façon précise. Félicitons-nous donc de ces écarts de logique, tout en reconnaissant que le sort de

la victime reste bien périlleux, puisqu'il est à la merci des scrupules du juge. C'est bien autre chose encore si la question de responsabilité civile se double d'une question de responsabilité pénale, si l'automobiliste est poursuivi par application des articles 319 et 320 du Code pénal, pour meurtre ou blessures par imprudence.

Les tribunaux correctionnels y regardent à deux fois pour envoyer un homme en prison, ils exigent que sa faute soit prouvée avec une précision telle qu'elle ne laisse aucun doute sur sa culpabilité, car le doute, si léger soit-il, doit profiter au prévenu et déterminer un acquittement. Sans doute, la sanction pénale et la sanction civile ne sont pas liées l'une à l'autre, le caractère et l'importance de la faute diffèrent suivant le point de vue d'où l'on se place, et il n'y a aucune contradiction entre un jugement acquittant le chauffeur du chef d'homicide ou blessures par imprudence et le condamnant cependant à une indemnité. « Cependant, il n'en est pas moins vrai, comme le fait remarquer M. Colin, que dans la plupart des cas, l'acquittement du chauffeur constituera un préjugé très fâcheux contre la demande d'indemnisation. D'où cette conséquence vraiment paradoxale que, plus l'accident sera grave, plus la victime aura de difficulté à obtenir la réparation. » Le savant professeur d'ajouter : « Un système qui donne de tels résultats est jugé. »

Critique du système de la responsabilité civile
actuellement en vigueur :

1° *Comparaison entre la situation des propriétaires d'automobiles et celle des propriétaires d'animaux.*

Pour nous rendre compte des résultats choquants auxquels aboutit le système actuel de responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile, nous n'avons qu'à nous souvenir de tous les arrêts et jugements que nous avons analysés précédemment.

Nous avons remarqué que le Code civil, à raison des dangers que peut faire craindre un animal mal surveillé et de l'obligation où est son propriétaire de le maintenir sous sa garde, faisait peser sur ce dernier en cas d'accident, une présomption de faute qui ne cesse de produire ses effets qu'après qu'il a prouvé la faute de son adversaire, un cas fortuit ou de force majeure (article 1385 Code civil). En face de cette situation tout à fait défavorable où se trouve le propriétaire ou le gardien de l'animal, nous voyons au contraire l'automobiliste jouir du droit commun, c'est-à-dire bénéficier d'une présomption contraire, puisqu'il sera tenu pour non responsable tant qu'on n'aura pas prouvé une faute à sa charge.

Supposons qu'un accident se produise par la rencontre d'une voiture hippomobile et d'une

100 H P. Quel est des deux véhicules celui qui offre le plus de dangers pour la sécurité publique ? L'évidence impose la réponse ; cependant, les juges diront au propriétaire du cheval qui peut-être n'a pour faire valoir sa demande aucun témoin de l'accident : « démontrez-nous une faute « de votre adversaire ou un cas fortuit capable « de vous exonérer, sans cela nous vous condamnons. La loi nous oblige à vous considérer « *a priori* comme l'auteur de l'accident, à raison « des risques que votre cheval fait courir au « public, risques dont vous répondez. »

Supposez, au contraire, que la même 100 HP renverse un inoffensif piéton qui ne peut, lui non plus, fournir de témoignage en sa faveur, on lui répondra comme la Cour de Bruxelles ou le Tribunal civil de Nontron : « qu'aujourd'hui, en présence des inventions nouvelles, des moyens de locomotion puissants et d'une rapidité extrême, il incombe aux personnes qui suivent les routes (ou « se hasardent sur la chaussée ») de veiller elles-mêmes à leur propre sécurité » (*).

S'agit-il d'un chien écrasé ? son propriétaire n'obtiendra même pas de dommages-intérêts en prouvant que l'automobiliste s'est abstenu de corner ou n'a pas ralenti à la vue du chien,

(*) Cour de Bruxelles, 7 mai 1903, cité par M. Wahl, *La responsabilité civile relative aux accidents d'automobile*; *Revue trim. de Droit*, année 1908 ; Trib. civ. Nontron, 31 mai 1906 ; *La Loi*, 21 nov. 1906.

parce que le conducteur de l'automobile n'est pas tenu de prendre des précautions spéciales vis-à-vis d'un animal, et que le propriétaire du chien doit le garder à ses côtés et veiller lui-même à sa sécurité.

Toutes ces solutions choquent au plus haut point le bon sens et l'équité. « Personne ne soutiendra qu'il y ait une raison sérieuse de mieux traiter au point de vue de leur responsabilité civile les propriétaires d'automobiles que les propriétaires de chevaux ». (Wahl, art. cité.) N'est-il pas certain que les rédacteurs du Code, s'ils avaient pu prévoir l'invention des véhicules à traction mécanique auraient pris la peine de régler spécialement la responsabilité civile qui incombe à leurs propriétaires, et qu'en tout cas, il ne leur eussent pas fait de propos délibéré, cette situation privilégiée dont ils bénéficient aujourd'hui vis-à-vis des propriétaires de chevaux. Cependant, tel est le respect de la jurisprudence pour la lettre du Code qu'à défaut de dispositions spéciales, elle n'a pas cru devoir tenir compte des risques nouveaux de la circulation automobile pour assimiler les véhicules automobiles aux hippomobiles ; elle a préféré les assimiler aux voitures à bras jusqu'à ce qu'une législation nouvelle qu'elle semble attendre, et qui s'impose, vienne réformer une situation aussi inique qu'incohérente.

2° Difficulté pour la victime d'établir la faute du conducteur d'automobile.

Le système de responsabilité civile qui régit actuellement la réparation des préjudices causés par les automobiles semble tout entier s'appuyer sur cette idée que l'automobile ne peut être considéré au point de vue juridique comme un instrument particulièrement dangereux, mais comme un moyen de locomotion normal assimilable à tous les autres. Ne doivent pas entrer en ligne de compte les risques auxquels il expose le public. On demande à celui-ci de se plier à toutes les exigences nouvelles de la circulation et de sacrifier sans regret sur l'autel du Progrès : la tranquillité et la sécurité d'antan. Mais en échange de ce sacrifice, quelle garantie lui offre-t-on ?

On promet à l'accidenté des dommages-intérêts destinés à réparer le préjudice qui lui est causé mais à la condition qu'il prouve la faute de l'automobiliste. Cette exigence pouvait paraître naturelle en un temps où les inventions de la mécanique et les utilisations pratiques des dernières découvertes scientifiques n'avaient pas encore apporté à la vie des complications sans cesse croissantes. La source des accidents est devenue plus occulte et la preuve a pris un caractère scientifique qu'elle n'avait pas autrefois, les moyens qu'elle nécessite ne sont pas à la portée

de tout le monde. La compagnie d'assurances, substituée généralement au propriétaire de l'automobile est seule en bonne posture pour établir l'origine du dommage et les responsabilités de chacun, armée qu'elle est de tous les documents, aidée de ses ingénieurs et des conseils expérimentés de son service du contentieux. En face d'elle, l'accidenté se trouve dans une situation singulièrement critique, ignorant qu'il est la plupart du temps de la technique de l'automobile. Dans ces conditions, comment pourrait-il faire la preuve, par exemple, que l'accident est dû à l'insuffisance ou au défaut d'entretien du système de freinage ? Il est vrai qu'on ne lui demande pas cette preuve, on exige seulement de lui qu'il fournisse des témoignages suffisamment précis pour servir de base à l'appréciation des juges.

Pour que la victime de l'accident puisse s'en tirer avantageusement, il faut donc que l'accident se soit produit en présence de témoins, que ceux-ci consentent à venir déposer, qu'ils aient eu suffisamment de sang-froid et de présence d'esprit au moment de l'accident pour en retenir les détails précis, enfin, qu'une bonne mémoire leur permette de les rapporter fidèlement aux juges. Ensemble de conditions qui se trouvent rarement réunies ; la plupart du temps, quand l'accident se produit en rase campagne et même quelquefois dans l'intérieur des

viles et villages, il n'y a pas de témoins. S'il y en a, il faut encore qu'ils soient disposés à apporter leur témoignage au tribunal. Un sentiment de timidité que surexcite l'appareil solennel de la justice, la peur de se compromettre, si tenace chez les paysans en particulier, ou simplement l'égoïsme naturel à l'homme et la gêne d'un dérangement souvent considérable sont de nature à retenir souvent les témoins chez eux. A la barre, quelles sont leurs attitudes ? La plupart du temps, ils ne se souviennent de rien, n'ont rien vu, ou n'ont pu se rendre compte de ce qui s'est passé. Est-ce la crainte de se compromettre ou un scrupule d'exactitude qui leur dicte ce langage ? La plupart du temps, il n'est que l'expression de la réalité. L'accident d'automobile se produit avec une rapidité telle qu'il est impossible au témoin de remarquer les incidents caractéristiques qui permettraient aux juges de discerner d'où vient la faute, et nous savons d'ailleurs, que ceux-ci ne se contentent pas d'indications vagues et générales basées « sur des impressions fugitives et ne présentant aucune certitude. »

La garantie que la législation actuelle et la jurisprudence offrent aux anciens usagers de la route en échange des risques que leur impose la circulation automobile, est donc tout à fait illusoire. Nous voyons bien ce qu'ils perdent : tranquillité, sécurité, et presque tous les agré-

ments de la route. Nous ne voyons pas ce qu'ils gagnent en échange. Notre système actuel de responsabilité civile est donc tout à fait insuffisant pour assurer la juste réparation des dommages causés par les accidents dûs à la circulation des automobiles et il aboutit à de véritables iniquités. « Un système qui donne de tels résultats est jugé, il doit être renversé. » (Amb. Colin.)

**Injustice du système actuel de responsabilité civile. —
Gravité de la situation.**

Les conclusions que nous tirons de l'examen impartial des faits ne vont pas sans soulever de nombreuses objections de la part de ceux qui bénéficient de l'incohérence du système actuel.

On nous dit, par exemple, que nos observations ne répondent pas à la réalité, qu'en fait, il y a fort peu de chauffeurs qui échappent à la responsabilité des accidents qu'ils ont causés et bien peu de leurs victimes qui ne soient indemnisées du dommage qu'elles ont subi.

Nous nous plaçons à reconnaître et nous l'avons fait maintes fois au cours de cette étude, que la jurisprudence, sous la pression des nécessités, et en présence des iniquités auxquelles l'obligeait de souscrire la rigueur des principes, avait préféré bien des fois sacrifier la logique à l'équité, nous reconnaissons que le mal est

moins grand qu'on n'aurait pu le craindre, mais ce n'est pas une raison pour le nier, et, n'y eut-il qu'un très petit nombre d'injustices, la loi qui les autorise mériterait d'être réformée.

D'ailleurs, si nous cherchons à mesurer l'étendue de ce mal, nous voyons qu'il n'y a pas lieu d'être aussi optimiste. Consultons les statistiques : nous n'en avons que de fort approximatives et faites sur des données tout à fait insuffisantes, faute de mieux, nous devons nous en contenter. Prenons par exemple celles que nous fournit le Comité du Contentieux du Touring-Club qui ne peut être suspecté d'autophobie. Des renseignements tirés de ces statistiques, nous pouvons déduire qu'il y a une moyenne annuelle d'environ 20 % des décisions judiciaires qui rejettent la demande de la victime, soit une sur cinq.

Les résultats de cette consultation semblent plutôt favorables à ceux qui pensent que le système actuel satisfait pleinement à l'équité, et préconisent le statu quo ; d'autant plus que, pour avoir le compte exact des décisions où la victime est privée injustement de son indemnité, il faut retrancher du chiffre indiqué par cette moyenne, toutes les décisions où la demande était injustifiée, parce que la victime était en faute, ou sa demande dénuée de tout fondement sérieux.

Cette opération faite, on constate que le

nombre des demandes rejetées par les tribunaux, pour insuffisance de preuve est minime, et l'on en conclut qu'il n'y a pas lieu de crier au scandale, et de tenter pour si peu une réforme dont les conséquences sont incertaines et peuvent être plus injustes que celles du système actuel.

On oublie qu'après cette simple opération, on est loin d'avoir le compte exact de tous les cas où la victime ne reçoit aucune indemnité en échange du préjudice qu'elle subit. Pour établir ce compte, nous devons à notre tour faire une nouvelle soustraction : retrancher du nombre des décisions accordant une indemnité celles où la victime ne la touchera pas, parce que son créancier est insolvable, et a omis de s'assurer. Mais les chiffres ainsi obtenus ne représentent pas encore la proportion exacte entre ceux qui obtiennent réparation du dommage qui leur est causé et ceux qui le gardent à leur charge, car, il s'en faut de beaucoup que la question de responsabilité civile posée par les accidents d'automobiles donne lieu pour chaque espèce à des débats judiciaires.

La procédure d'une action en dommages-intérêts est longue, souvent coûteuse, toujours aléatoire. Si la victime a besoin de secours immédiats, hypothèse fréquente, elle reculera devant ces lenteurs et cet aléa. Bien souvent, elle se laissera désarmer par des promesses et s'en remettra à la générosité de celui qui a causé son

malheur : en fin de compte, elle se trouvera la plupart du temps frustrée, en ne recevant qu'une indemnité dérisoire.

La victime ne se risque pas davantage à intenter une action en justice quand elle sait n'avoir aucune chance de la faire aboutir ou quand elle craint que les frais de procédure ne couvrent et au-delà le montant de ce qu'elle peut toucher à titre de dommages-intérêts : c'est ce qui a lieu toutes les fois que l'accident s'est produit en l'absence de témoins, ou, que le dommage est minime. Les cas de ce genre abondent.

Enfin, l'accidenté peut se trouver privé de tout moyen d'actionner en justice l'auteur du dommage, si celui-ci s'est enfui sans se faire connaître. Il peut dire adieu à tout espoir de réparation ; la législation actuelle ne lui est d'aucun secours, le Code civil n'ayant pas prévu qu'il y aurait un jour des véhicules assez rapides pour offrir une fuite facile à ceux qui voudraient se dérober aux conséquences des responsabilités qu'il édicte, ni des hommes assez lâches pour profiter de ces facilités nouvelles et disparaître dans un nuage de poussière en laissant derrière eux la misère et la mort.

Nous touchons ici au point le plus irritant du problème, celui de la responsabilité des accidents anonymes pour lequel les lois actuelles sont incapables de fournir aucune solution.

Les pénalités qu'on pourrait édicter contre le fuyard criminel manqueraient complètement leur but, puisque celui-ci a tant de facilités d'y échapper. Quant au malheureux que l'automobiliste, souvent riche, et bien renté a abandonné sur le talus de la route, il va devenir et quelquefois avec lui toute sa famille, la charge de la commune et de l'Assistance publique : c'est-à-dire de la société toute entière dont ceux qui profitent de l'automobile ne forment que la minime partie. Voilà la solution qu'on nous offre, elle n'est pas brillante.

L'acte lâche et souvent criminel du chauffeur qui se dérobe par la fuite à la responsabilité de l'accident qu'il a causé, soulève l'indignation universelle. L'impuissance des lois actuelles à réprimer de tels forfaits et à les réparer blesse profondément les sentiments d'équité et de justice et suscitent parfois des représailles violentes, en tout cas, elle contribue plus que tout, à indisposer la masse populaire contre l'ensemble des automobilistes, rendus à tort responsables des méfaits de quelques-uns d'entre eux. Cependant on est effrayé, quand on interroge les statistiques les mieux faites, et les personnes les mieux renseignées, d'apprendre qu'une telle déloyauté soit si répandue dans le monde de l'automobilisme.

D'après une statistique du gouvernement impérial allemand, publiée en 1907, et portant sur

une durée de six mois (du 1^{er} avril au 30 septembre 1906), le nombre des accidents causés dans l'empire allemand par les véhicules à moteurs mécaniques a été de 2.290, sur ce nombre on compte 462 cas où le conducteur s'est enfui ou a tenté de prendre la fuite après l'accident, soit : 20,2 % du total des accidents. Remarquons que ces chiffres sont empruntés à la statistique la plus sérieuse que nous ayons sur la question, la seule sur laquelle nous puissions nous baser avec certitude, parce qu'elle a été faite sur des données exactes et complètes.

Si nous en croyons les statistiques et renseignements fournis en 1907 à la Société d'Etudes législatives par la Préfecture de Police de la Seine, la proportion des accidents anonymes, à Paris, serait encore plus considérable : il faudrait évaluer à 25 % au moins le nombre des auteurs d'accidents d'automobiles qui ne peuvent être retrouvés et poursuivis ; cette proportion doit être bien supérieure en province, car à Paris, la circulation étant sous la surveillance active des agents de police, et la vitesse nécessairement réduite par suite de l'encombrement, les conditions de fuite sont rendues infiniment plus difficiles qu'en rase campagne.

Sur tous ces renseignements, nous pouvons maintenant évaluer l'étendue du mal, sans doute d'une façon approximative, mais du moins sur une vue d'ensemble exacte et complète de la

situation. Il n'est pas téméraire d'affirmer qu'aujourd'hui plus du tiers des victimes d'accidents causés par l'automobile ne reçoivent pas l'indemnité que la loi leur reconnaît en droit, et qui, équitablement, devrait compenser le dommage qu'elles éprouvent du fait de la locomotion nouvelle.

Cette proportion s'accroît démesurément si nous tenons compte de la multitude des accidents minimes — pour la bourse du chauffeur seulement, car pour les bêtes de basse-cour, il ne s'agit de rien moins que d'exécution capitale — qui ne figurent et ne peuvent figurer dans aucune statistique, mais pour lesquels on sait qu'il est de règle que le chauffeur s'enfuit sans rien déboursier et sans se faire connaître. Il nous semble cependant que les dommages ainsi causés aux paysans par l'automobile méritent, au même titre que les autres, une réparation que, d'ailleurs, les bêtes et volailles écrasées chaque jour sur les routes de nos campagnes représentent au total chaque année, de beaux et riches troupeaux, et qu'il est juste de tenir compte dans l'évaluation des préjudices causés par l'automobile, sans compensation d'indemnité, la grosse perte que font subir à Jacques Bonhomme, les « péchés mignons » des seigneurs de l'automobile.

Conclusions. — En présence de telles consta-

tations, la conclusion s'impose. Le système de responsabilité civile régissant actuellement la réparation des dommages causés par l'automobile, est tout à fait insuffisant. Pour en nier l'injustice, il faut être aveuglé par l'esprit de parti le plus passionné. Aussi bien parmi ceux-là même qui sont les plus intéressés au *statu quo*, bon nombre reconnaissent-ils la nécessité d'un changement et ne s'opposent pas en principe à certaines modifications du système actuel. C'est ainsi que l'Automobile-Club de Suisse s'est ralliée à l'idée du renversement de la preuve et que l'Automobile-Club de France compte parmi ses membres des partisans de ce système, qui placerait le conducteur d'automobile dans une condition similaire à celle des cavaliers, charretiers et voituriers.

Les plus clairvoyants parmi les défenseurs et les admirateurs de l'industrie automobile, se sont rendu compte qu'il y avait lieu, dans l'intérêt même de cette industrie, de donner satisfaction à ceux qui souffrent injustement du désordre de la circulation et de l'insuffisance des lois qui la régissent et qu'il était grand temps d'apaiser les ressentiments de l'opinion populaire que les excès de ceux qu'on appelle « les chauffards » révoltent à bon droit.

Les actes d'autophobie se multiplient dans des proportions effrayantes ; chaque jour, les journaux en enregistrent quelques-uns : ici, des

paysans injurient l'automobiliste en lui montrant le poing, là ils tendent des chaînes sur son passage, ailleurs, on sème sur sa route des tessons de bouteilles pour provoquer des accidents par l'éclatement des pneumatiques, les enfants lui jettent des pierres ; on va même jusqu'aux coups de revolver ou de fusils, à l'adresse de ceux qui représentent aux yeux du paysan le luxe impudent, l'orgueil de la richesse, l'arrogance des manières, et le mépris de la vie des humbles.

Les meilleurs chauffeurs, les plus prudents et les plus humains, sont quelquefois victimes de ces ressentiments, que les excès de certains de leurs confrères, dont ils ne sauraient cependant être responsables, ont amassés au cœur du faubourien et du campagnard. Tout dernièrement (5 nov. 1910), le Tribunal de Pontoise se voyait obligé de sévir avec rigueur contre des charretiers qui avaient pris d'assaut une voiture automobile et à demi assommé le propriétaire et son chauffeur. La sévérité du Tribunal, en l'espèce, n'est pas pour nous déplaire, car de tels désordres ne peuvent être tolérés ; mais le mieux ne serait-il pas de les supprimer en frappant le mal à sa racine ? Quand tous les usagers de la route se verront mieux protégés par les lois et règlements et par ceux qui sont chargés de les appliquer, ils éprouveront certainement beaucoup moins le besoin de se faire justice eux-mêmes.

Une réforme s'impose, tout le monde en est convaincu, à l'exception des fanatiques et des névrosés de la vitesse, les populations la réclament par la voie de leurs conseils généraux, des ligues se forment dans le but de défendre leurs adhérents contre les excès des « chauffards » ; tout dernièrement, les femmes de la banlieue de Londres, faisaient une pétition à la reine d'Angleterre pour lui demander d'intervenir en leur faveur afin d'obtenir une protection plus efficace contre les dangers de l'automobile.

Ces doléances et ces manifestations ont ému la plupart des gouvernements. Les parlements des divers pays d'Europe et les sociétés de juristes ont mis à l'ordre du jour de leurs délibérations l'étude de cette question. Enfin, les plus sages d'entre les automobilistes ont fini par se convaincre qu'il valait mieux remédier au mal que s'obstiner à le nier et nous les voyons disposés à accepter une réforme qui satisferait à l'équité sans nuire aux intérêts de l'industrie automobile.

Tout le monde, ou peu s'en faut, se trouve donc d'accord pour reconnaître qu'il y a quelque chose à faire et qu'une réforme est nécessaire, mais il n'en va plus de même quand il s'agit de fixer l'étendue de cette réforme, la direction qu'on doit lui imprimer, et les moyens à employer.

CHAPITRE V

D'UNE RÉFORME DE JURISPRUDENCE

Réforme des règlements administratifs, réforme fiscale, réforme de la responsabilité civile ou pénale, création d'une police spéciale armée de nouveaux pouvoirs, construction de nouvelles routes, assurances obligatoires, création d'un fonds de garantie, établissement d'un code de la route : les projets abondent en tout sens, de toute part on nous apporte la clef du problème, et chacun le résout selon ses conceptions particulières. Mais certaines personnes pensent que le remède n'est pas si loin, qu'il n'est pas à inventer, car il existe déjà, qu'on n'a besoin que de le prendre là où il se trouve, c'est-à-dire dans notre Code civil lui-même, et qu'il suffirait pour satisfaire tout le monde d'un simple changement dans notre jurisprudence, moins que cela, d'une simple évolution dans la voie où celle-ci est définitivement entrée.

Nous voudrions avant d'aborder les divers projets de réforme qui feront l'objet des chapitres suivants, examiner attentivement si cette

opinion est fondée, si on est en droit d'attendre de la jurisprudence un changement de direction dans la voie qu'elle a suivie jusqu'ici pour la détermination de la responsabilité civile des accidents d'automobiles. N'est-ce pas en effet un principe de sagesse de n'admettre une réforme que si elle s'impose avec netteté ? et d'abord parce qu'il est superflu et nuisible d'accroître encore le nombre des textes inutiles et qu'ensuite il peut paraître téméraire de tenter une réforme, dont on n'aperçoit encore qu'approximativement les résultats possibles, quand on peut s'en passer.

Toute la jurisprudence relative aux accidents d'automobiles repose, nous l'avons dit, sur l'article 1382 du Code civil, qui pose le principe de la responsabilité basée sur l'idée subjective de la faute. C'est la consécration de l'antique théorie de la faute aquilienne, suivant laquelle la personne humaine ne pouvait être responsable civilement qu'à raison d'un acte imputable à sa volonté, à son libre arbitre.

En face de cette théorie, la doctrine depuis quelques années en oppose une nouvelle qui fait reposer la responsabilité non plus sur un élément subjectif, la faute, mais sur le fait purement matériel du risque inhérent à la chose qu'on possède, à l'exploitation qu'on entreprend, à l'acte qu'on accomplit et dont celui qui l'a créé par sa propre activité, doit logiquement subir toutes

les conséquences sans pour cela qu'on ait à prouver contre lui aucune faute.

De ces deux théories nettement opposées, le Code civil a consacré la première et ignoré la seconde, mais n'y-a-t-il pas lieu de croire qu'il a fait sa place à un système mixte qui, tout en se rattachant directement au principe de la responsabilité subjective et à l'idée de faute, aggraverait cependant la responsabilité du propriétaire à raison des risques inhérents aux choses qu'il possède ?

Nous voyons bien que le Code civil a établi une présomption de faute qui ne peut tomber que devant la preuve contraire, à la charge du propriétaire de l'animal qui a causé à autrui un dommage, et contre le propriétaire du bâtiment dont la ruine est survenue par suite d'un défaut d'entretien ou d'un vice de construction (art. 1385 et 1386), mais qu'il soit allé plus loin, qu'il ait posé un principe général visant tous les propriétaires, les présumant responsables des dommages causés par le fait de chacune des choses de leur patrimoine, cela reste encore douteux, bien que le nombre de ceux qui l'admettent tende à s'accroître de plus en plus.

Toute la controverse entre partisans et adversaires du système que nous venons d'indiquer roule sur l'interprétation à donner au texte de l'article 1384, 1^{er} alinéa du Code civil : « On est responsable, non seulement du dommage que

L'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre *ou des choses que l'on a sous sa garde* ». Tout le monde est d'accord pour reconnaître que cet article édicte une présomption de faute contre les personnes qui répondent du fait d'autrui et qui se trouvent énumérées aux alinéas 2, 3 et 4, le texte n'offre aucune ambiguïté à ce sujet. Cette présomption de faute n'est pas irréfragable, elle tombe devant la preuve contraire. La preuve « qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité », dite preuve indirecte, suffit aux termes de l'alinéa 5 à exonérer les pères et mères, instituteurs et artisans. L'absence dans cette énumération des maîtres et commettants autorise à croire que ceux-ci sont soumis à un régime plus sévère qui serait de règle pour la présomption établie dans l'alinéa 1 et qui les obligerait à prouver la faute de la victime, un cas fortuit ou de force majeure s'ils veulent s'exonérer de la responsabilité qui pèse de plein droit sur eux. Presque tout le monde est également d'accord aujourd'hui sur ce dernier point bien que cet accord ne soit pas unanime, mais le vif de la controverse porte sur la phrase finale de l'alinéa 1 « on est responsable..... des choses que l'on a sous la garde ».

Que signifie cette phrase ? Doit-on y voir l'énoncé d'un principe de droit comportant des

conséquences juridiques précises qui ne peuvent être qu'une présomption de faute à la charge du propriétaire de la chose dommageable ou de celui qui en a la garde. Ou bien n'y a-t-il là que l'expression d'une idée morale très vague et très générale, suivant laquelle « rien de ce qui appartient à quelqu'un ne doit nuire à autrui » et destinée dans la pensée du législateur à expliquer les dispositions des articles qui suivent ? Toute la question est là. Il faut avouer que pour la résoudre, nous n'avons aucune donnée précise, les travaux préparatoires ne nous sont d'aucun secours, on se trouve donc forcé pour fixer le sens de cette phrase, de se livrer à un travail d'exégèse minutieux et ardu portant sur les expressions mêmes du texte et de raisonner par déductions analogiques tirées des articles voisins.

Le partisans de la responsabilité du fait des choses s'appuient sur cette idée, que cette phrase ne signifierait rien si elle n'avait pour but d'établir à la charge de celui qui a la propriété ou la garde d'une chose susceptible de causer un dommage, une présomption de faute analogue à celle qui pèse de plein droit sur la personne responsable du fait d'autrui, et que la réunion dans un même article des dispositions relatives à la responsabilité de ces deux catégories de personnes, n'est pas le résultat d'une inattention du législateur, inattention qui n'a

jamais été démontrée et qui serait inexplicable.

Il faut remarquer en outre que ce serait commettre un gros contresens que d'affirmer que cette phrase n'a été placée là que pour annoncer et expliquer les dispositions des articles suivants. En effet, l'article 1385 est relatif à la responsabilité du propriétaire ou gardien, non pas d'une chose, mais d'un animal, hypothèse toute différente. Quant à l'article 1386, le seul de notre Code civil qui traite un cas précis de responsabilité incombant au propriétaire d'une chose inanimée, il ne saurait en aucune façon être annoncé et expliqué par l'alinéa 1 *in fine* de l'article 1384, car il vise un cas bien spécial et très précis, pour lequel il donne une solution tout à fait différente de celle admise dans les hypothèses énoncées par l'article 1384 ; il vise uniquement le propriétaire d'un bâtiment (et non pas celui qui en a la garde comme il est dit à l'article 1384). La présomption qui pèse contre le propriétaire de l'article 1386 est tout à fait différente de celle établie par l'article 1384, puisqu'elle est irréfragable, une fois que la victime a prouvé l'existence d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien. Cette obligation de faire la preuve qui incombe à la victime désignée à l'article 1386 offre une dernière contradiction entre les dispositions des deux articles, puisque dans toutes les hypothèses qu'il prévoit, l'article 1384 dispense

la victime de la preuve. La phrase finale de l'alinéa 1 de l'article 1384 ne peut donc pas avoir pour utilité d'annoncer et d'expliquer les dispositions de l'article 1386, il faut admettre au contraire qu'elle a sa valeur propre et qu'elle pose un principe général auquel l'article 1386 apporte une exception qui justifie précisément la rédaction spéciale de ce dernier article.

Ceux qui n'admettent pas cette interprétation font observer à leur tour l'imprécision et l'ambiguïté des termes sur lesquels on échaude toute cette thorie ; M. Esmein remarque la similitude des expressions employées pour désigner le dommage causé « par le fait des choses » et celui causé par le « fait des personnes », d'où il conclut « que le fait dont il s'agit de part et d'autre est un acte, un mouvement actif et propre qui ne peut émaner que d'un être vivant » expression qui convient parfaitement pour désigner l'action des animaux dont le propriétaire ou gardien peut avoir à répondre, hypothèse de l'article 1385, mais nullement le dommage occasionné par une chose inanimée, abstraction faite de l'activité propre de celui qui s'en sert.

Cette interprétation est appuyée sur une solide argumentation historique. On ne peut citer dans notre ancien droit qu'une seule disposition concernant la responsabilité à raison des choses inanimées que l'on possède, elle est

relative à la ruine des bâtiments, l'article 1386 l'a fidèlement reproduite. Si l'on se rend compte que les auteurs du Code ont peu innové, mais se sont bornés, la plupart du temps, à grouper les dispositions de notre ancien droit, en les reproduisant telles quelles, on est amené à penser que l'article 1386 qui traite du seul cas de responsabilité à raison d'une chose inanimée, connu dans l'ancien droit, doit être aussi le seul de notre Code où l'on doive chercher la pensée du législateur de 1804 relativement à cette question. Si celui-ci avait donné à la formule de l'article 1384, la portée générale et absolue qu'on lui prête, il aurait introduit une règle nouvelle et accompli une innovation assez grave pour que nous en trouvions trace dans les discussions et rapports des travaux préparatoires ; or, nous n'en trouvons pas, et rien ne fait supposer que les auteurs du Code aient attaché à la phrase obscure sur laquelle on discute, l'importance qu'on voudrait lui attribuer.

A cet argument, tiré de l'histoire de notre ancien droit et des travaux du Code civil, M. Saleilles a répondu que « toute la conception du Code civil en matière de quasi-délit a été précisément de généraliser des principes admis seulement d'une façon fragmentaire, sous forme de solutions détachées en droit romain, et en ancien droit » et si tout le monde est d'avis que le principe général de l'article 1382 n'est que

le produit de cette généralisation, pourquoi n'admettrait-on pas qu'il en soit de même de l'article 1384 en ce qui concerne la responsabilité à raison des choses que l'on a sous sa garde ?

Quant aux expressions de l'article 1384, MM. Josserand et Saleilles font remarquer qu'elles se prêtent très bien à l'interprétation qu'ils en donnent. Le mot fait « est très heureusement choisi, dit M. Josserand, à raison de son vague même, pour désigner l'action d'une force, d'une chose quelconque », quant à l'expression « ce que l'on a sous sa garde », M. Saleilles l'explique ainsi : « C'est tout ce dont on a la maîtrise extérieure, tout ce qu'on revendique comme objet d'appropriation....., ce dont on se sert et dont on profite, sources de bénéfices d'abord, et par suite de risques corrélatifs ». (Saleilles. *Les accidents du travail et la Responsabilité civile.*)

On devine quels heureux résultats aurait cette interprétation, que de difficultés, grâce à elle, seraient aplanies, que d'injustices réparées : La théorie de la responsabilité du fait des choses n'est-elle pas d'ailleurs tout à fait conforme à la dernière évolution du droit en matière de responsabilité civile ? elle présente un trait d'union entre le vieux droit et celui de l'avenir, un moyen terme très heureux entre la responsabilité à raison de la faute, et celle à raison du risque créé.

Nous serions tout disposés pour notre part à admettre cette théorie, mais nous devons reconnaître qu'elle se base sur un texte insuffisant et obscur, auquel il est peu probable que les rédacteurs de l'article 1384 aient pensé donner toute la portée qu'on a voulu lui attribuer. Ce n'est pas une raison pour condamner la jurisprudence qui s'est inspirée et s'inspirera encore de ce système, nous la croyons au contraire très légitime, estimant que dans le doute sur le sens exact d'un texte, les tribunaux ont le droit de se laisser influencer par les réalités de l'heure présente et d'adapter aux nécessités nouvelles les formules vieilles de notre code. Aussi bien importe-il peu que nous prenions parti dans cette controverse doctrinale. L'essentiel, pour le but que nous nous proposons, est de savoir jusqu'à quel point cette doctrine a conquis la jurisprudence, si celle-ci est disposée à faire aux automobilistes auteurs d'accidents l'application de l'article 1384 du Code civil, enfin, si le résultat qu'on obtiendrait par ce moyen constituerait un palliatif suffisant aux désordres et aux iniquités que nous avons constatées naguère, rendant ainsi l'intervention du législateur inutile.

Et tout d'abord, répondant à cette dernière question, nous devons remarquer que, par l'application de l'article 1384, la victime de l'accident d'automobile ne serait plus obligée de prouver la faute du chauffeur, que celui-ci ou

son maître serait tenu pour coupable jusqu'à ce qu'il ait fait la preuve de la faute de la victime, d'un cas fortuit ou de force majeure. Il y aurait là assurément un grand progrès sur le régime actuel, mais ce progrès ne serait pas complet puisqu'il laisserait intacte la situation de la victime de l'accident anonyme, qui est dans l'impossibilité d'obtenir réparation du préjudice qu'elle subit. Ce résultat serait donc insuffisant, mais néanmoins fort appréciable et nous devrions souhaiter de l'obtenir bientôt. La jurisprudence est-elle disposée à répondre à ce souhait ? Toute la question est là.

Il est incontestable que la nouvelle interprétation de l'article 1384 a pris définitivement position dans la jurisprudence. Le mouvement qui l'a introduit dans la pratique judiciaire est né il y a plus de vingt ans, à propos des accidents dont sont victimes les ouvriers à l'occasion de leur travail. Ceux-ci, avant que la loi du 9 avril 1898 ait définitivement fixé leur sort, se trouvaient en butte aux plus grosses difficultés pour obtenir la réparation du dommage causé par les accidents professionnels. Il leur fallait, pour obtenir une indemnité du patron, prouver une faute à sa charge. La plupart du temps, cela était impossible, parce que l'accident était l'effet d'un cas fortuit, et qu'il n'était imputable à personne sinon à l'exercice même de la profession, à l'entreprise. Il en résultait une situa-

tion inique pour l'ouvrier qui se trouvait réduit à ne pouvoir compter que sur les secours gratuits de son patron, ou sur la charité publique. Les tribunaux ne voulurent pas attendre la rédaction d'une loi en projet pour réparer cette injustice. Ils cherchèrent dans le Code civil un texte qui leur permit de condamner le chef de l'entreprise sans obliger l'ouvrier à prouver qu'il fut en faute ; dans ce but, ils s'adressèrent, tantôt à l'article 1384, tantôt à l'article 1386 dont ils étendaient démesurément la portée. Une nouvelle jurisprudence s'élabora, les décisions qui s'y rallièrent devinrent de plus en plus nombreuses et le mouvement reçut enfin sa consécration d'un arrêt de la Cour de Cassation, du 16 juin 1896 (D. 97, 1, 433). « C'était le dernier terme de l'évolution, dit M. Ballot-Beaupré, dans son discours du Centenaire du Code civil, il ne restait plus qu'à confirmer législativement la théorie du risque professionnel. » Ce que fit, moins de deux ans après cet arrêt, la loi du 9 avril 1898.

Cette jurisprudence était évidemment tendancieuse, elle répondait à un besoin précis et temporaire, sa valeur se trouve par là toute relative. Mais parallèlement, deux autres mouvements de jurisprudence s'élaboraient, ayant une portée plus générale, dans le but, l'un, d'étendre à tous les objets mobiliers les dispositions de l'article 1386 du Code civil, l'autre,

de faire valoir la présomption de faute de l'article 1384, contre tous les propriétaires et gardiens de choses inanimées susceptibles d'occasionner des accidents.

La première de ces deux jurisprudences a son point de départ dans un arrêt de la Cour de Paris, du 20 août 1877, qui rendit responsable la ville de Châlons-sur-Marne de l'accident causé par la chute d'un arbre tombé par suite de vétusté ; il s'agissait là, il est vrai, d'un immeuble par nature, mais certains tribunaux étendirent l'application de ce texte aux machines industrielles, dans le but de procurer aux ouvriers une indemnité, sans exiger d'eux de prouver la faute du patron ; ce qui était évidemment une interprétation erronée de cet article qui oblige la victime à fournir la preuve d'un défaut d'entretien ou d'un vice de construction. De là, en généralisant davantage, on en arriva bientôt jusqu'à comprendre dans le champ d'application de ce texte les choses mobilières inanimées, c'est ainsi que la Cour de Paris rendit un arrêt, le 11 mars 1904, prononçant la responsabilité du propriétaire d'une armoire à glace, dont la chute « due à un vice de construction » avait blessé une femme de ménage (D. 1904, 2, 257).

Cette jurisprudence est consacrée par la Chambre civile de la Cour de Cassation, elle est pourtant fort critiquable, la plus grosse objection qu'on puisse lui faire c'est qu'elle

étend l'application de l'article 1386 à des cas pour lesquels il n'était évidemment pas destiné. L'article 1386 dispose pour les propriétaires de bâtiments tombant en ruine par défaut d'entretien ou par vice de construction ; les termes sont précis, l'hypothèse est nettement déterminée, ce n'est donc que par une véritable erreur d'interprétation qu'on a pu appliquer ces dispositions aux propriétaires d'une chose immobilière quelconque. Erreur plus grave encore quand on l'applique aux propriétaires de choses mobilières inanimées. On sort évidemment de l'hypothèse de l'article 1386 pour entrer dans celle prévue par l'article 1384, alinéa 1 *in fine*. Il semblerait donc que cet article dût se présenter tout naturellement à l'esprit des juges pour trancher les difficultés relatives à un accident occasionné par un objet mobilier quant on ne peut en établir la cause, ni l'imputer au fait personnel de quelqu'un. Cependant, nous remarquons que les décisions qui s'appuient sur cet article pour condamner le propriétaire ou gardien d'une chose dommageable, forment la dernière étape de l'évolution jurisprudentielle. Ce n'est que tardivement que la jurisprudence s'est ralliée à l'interprétation nouvelle de cet article.

La première décision qui proclame nettement le principe de la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde, — la première, disons-

nous, car les précédentes se rattachent au mouvement qui a préparé la loi de 1898, — date de 1892 ; c'est un arrêt de la Cour de Grenoble, confirmant un jugement du Tribunal civil de Bourgouin, et condamnant la ville de la Tour-du-Pin à supporter les conséquences de la chute d'un arbre tombé par vétusté. Cet arrêt proclame que, sans déroger au principe de la responsabilité subjective, l'article 1384 édicte une présomption de faute à la charge du propriétaire de la chose qui a causé un dommage, pour cette raison : « qu'il peut s'en défaire et que, s'il la conserve, il doit veiller à ce qu'elle ne cause aucun dommage », et qu'en conséquence, le demandeur n'a pas à prouver la faute du propriétaire de cette chose, mais que c'est au contraire à celui-ci s'il veut s'exonérer, à prouver la faute de la victime, un cas fortuit ou de force majeure.

Quelques décisions suivirent isolément et timidement l'exemple de la Cour de Grenoble, mais le branle était donné, le nombre des décisions qui adhèrent à cette interprétation s'accrut d'année en année, et la Cour de Cassation vient de lui donner sa consécration par deux arrêts de la chambre des requêtes du 28 janvier 1908 et du 25 mars de la même année (D., 1908, 1, 277).

Il semble que la responsabilité à raison des choses que l'on a sous sa garde soit une doctrine définitivement acquise aujourd'hui. Elle

a conquis sa place dans la pratique judiciaire. On peut donc s'étonner que la jurisprudence n'ait pas encore songé à en faire l'application aux conducteurs d'automobiles, car nous ne trouvons pas une seule décision qui se soit appuyée sur l'article 1384 du Code civil pour condamner l'automobiliste, sans obliger la victime à faire la preuve de la faute. La jurisprudence semble faire preuve ici d'une certaine timidité, alors qu'au contraire, dans d'autres hypothèses, elle se montre hardiment novatrice. Cette timidité de la jurisprudence et sa fidélité au principe de l'article 1382 du Code civil, quand il s'agit d'établir la responsabilité du propriétaire ou conducteur d'automobile, s'explique pourtant si l'on veut bien se rendre compte du sens exact et de la portée restreinte de l'adhésion qu'elle a donnée au principe de la responsabilité du fait des choses.

L'hésitation de la jurisprudence à adhérer à ce principe s'explique par l'obscurité du texte sur lequel est basé tout le système. On dirait qu'elle met une médiocre confiance en sa solidité et qu'elle n'ose y appuyer ses décisions que lorsqu'elle ne peut les justifier suffisamment par l'article 1382. « Il y a quelque chose de très frappant dans l'examen méthodique de la jurisprudence contemporaine, dit M. Planiol, c'est que, au milieu des arguments abstraits tirés des principes ou des textes, les magistrats s'effor-

cent de saisir sur le vif un trait particulier, imputable au propriétaire et qu'on puisse lui reprocher comme une maladresse ou une négligence ; on dirait que les juges ne se sentent la conscience en repos que quand ils peuvent la signaler dans leurs considérants. C'est du moins ce que l'on constate dans l'immense majorité des cas ». (Planiol, *Revue critique*, 1906.)

L'adhésion de la jurisprudence au principe de la responsabilité à raison des choses dont on a la garde, n'est donc pas aussi complète et définitive qu'on pourrait le croire. Beaucoup de décisions, même récentes, la combattent : tel un arrêt de la Cour d'Aix, du 24 juin 1910. Par contre, les décisions qui adoptent la nouvelle interprétation de l'article 1384, ne semblent le faire qu'avec réserve et qu'à titre subsidiaire, en gardant la responsabilité du fait personnel, à raison de la faute prouvée et démontrée comme la règle principale et dominante de toute la matière de la responsabilité civile.

Si nous faisons un examen d'ensemble de toutes les hypothèses auxquelles les tribunaux ont fait l'application de la responsabilité du fait des choses et ont pensé que la faute du propriétaire devait être présumée, nous remarquons qu'il s'agit tantôt d'accidents causés par des appareils servant d'ordinaire aux entreprises industrielles, tantôt d'accidents causés par des objets attachés au service d'un immeuble.

Voici les hypothèses que nous rencontrons dans la première catégorie : incendie d'une meule de foin par un batteur à vapeur (Agen, 17 mars 1897, D., 1900, 2, 289), dégâts causés à un immeuble par l'explosion d'un appareil à lessive (Riom, 25 mars 1903. D., 1904, 2, 257), blessure causée à un enfant par l'explosion d'une batteuse à vapeur (Chambéry, 18 juill. 1905, D., 1905, 2, 417), électrocution d'un bœuf et blessure causée à un homme par la chute d'un fil électrique transmettant la force motrice à une usine (Lyon, 25 avril 1899. D., 1904, p. 258).

L'accident, dans tous ces cas, était une conséquence de l'entreprise elle-même plutôt que d'un fait personnel quelconque, et nous voyons que les juges ont été influencés dans leurs décisions par cette idée que les conséquences des accidents occasionnés par une exploitation industrielle, doivent rentrer dans les frais généraux de l'entreprise.

Dans la seconde catégorie, nous remarquons qu'il s'agit d'accidents causés : par la chute d'un arbre (Grenoble, 10 fév. 1892, S., 92, 2, 205), par la chute d'un vase en fonte fixé sur le pilier d'un portail (Trib. c. Seine, 28 janv. 1899, D., 1900, 2, 289), de blessures causées par la barre de fer d'un portail (Lyon, 15 nov. 1901, D., 1904, 2, 257), par la chute d'une enseigne (Aix, 1^{er} juin 1904, D., 1904, 1, 263), ou par celle d'une barre de fer de devanture (Cas. Req., 22 janv. 1908).

Dans toutes ces hypothèses, la cause de l'accident est un objet considéré lui-même comme immeuble (arbre), ou servant à l'exploitation d'un immeuble. Les juges, qui, à des espèces tout à fait identiques, ont appliqué l'article 1386 du Code civil, ne semblent-ils pas avoir été hantés par cette idée que les articles 1384 et 1386 sont dans une étroite dépendance l'un de l'autre, que le premier conçu en termes plus généraux, doit s'appliquer à des hypothèses non prévues par le second mais voisines de celles-ci, et se rattachant à l'obligation spéciale de surveillance et d'entretien que l'article 1386 impose au propriétaire d'un bâtiment.

En tout cas, la jurisprudence n'a jamais manifesté la velléité d'étendre l'application de l'article 1384 aux cas d'accidents causés par des objets mobiliers mûs par une action quelconque de l'homme.

Le principe de l'article 1382 domine toute la théorie de la responsabilité du Code civil, il en est la règle, et la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde n'ensaurait être qu'une exception, ayant un domaine nécessairement restreint. Dès que l'homme prend une part quelconque dans le fait constitutif de l'accident, on sort du cadre de la responsabilité du fait des choses pour rentrer dans celui de la responsabilité personnelle. C'est ce qu'exprime la Cour de Dijon (22 janv. 1907, D., 1910, 2,

132). « L'article 1384 n'est applicable que dans les cas où le dommage est causé par la chose inanimée seule, en dehors de la participation de l'homme, mais qu'il en est autrement toutes les fois que cette chose inanimée a causé le dommage au moment où elle était soit actionnée soit dirigée par la main de l'homme dont elle n'était plus alors que l'instrument actif. » De même, la Cour de Paris, avait jugé en 1906 (24 janv. 1906, D., 1907, 2, 17) que l'article 1384 ne s'applique que « lorsqu'il s'agit de choses qui échappent par leur nature à l'action prépondérante de la volonté humaine ».

Tel n'est pas le cas de l'automobile, qui est un instrument actif entre les mains de l'homme, et pour l'utilisation duquel la volonté humaine a bien une part prépondérante. La conduite d'un véhicule automobile appartient en propre à une activité déterminée, celle du chauffeur ; l'accident lui est donc imputable à raison de son fait personnel, ou à son maître, à titre de commettant, mais non de propriétaire ou gardien.

Il est aisé de comprendre que la jurisprudence la plus progressive n'ait pas songé à introduire l'hypothèse de l'accident d'automobile dans le champ d'application de l'article 1384 et qu'elle ne se montre nullement disposée à le faire, sinon dans le cas où l'accident a pour cause initiale un dérangement de la machine, ou une défec-

tuosité de ses organes. La présomption de faute de l'article 1384 pourra donc être invoquée contre le propriétaire de l'automobile qui a fait explosion, dont les pneumatiques ont éclaté, ou qui a causé un incendie par l'effet de l'essence de pétrole, hypothèse bien rare et qui ne représente qu'une infime proportion en regard de tous les accidents causés par une faute de direction, et particulièrement par suite d'un excès de vitesse.

L'article 1384 ne saurait donc servir de base à une réforme sérieuse de la jurisprudence en matière d'accidents d'automobiles. L'attitude hésitante qu'elle a d'ailleurs montrée dans l'interprétation de l'article 1384, attitude qu'elle a gardée jusqu'à ces temps derniers (V. arrêt de la Cour d'Aix, 24 juin 1910), ne nous inspire aucune confiance dans son unique action pour faire aboutir la réforme que nous préconisons et dont nous avons démontré la nécessité.

La législation actuelle ne donne pas une solution satisfaisante au problème de responsabilité civile posé par l'accident d'automobile, et la jurisprudence nous paraît impuissante à nous la fournir tant que le législateur ne lui en aura pas procuré les moyens. C'est à la recherche de ces moyens que nous consacrerons les chapitres suivants. Nous examinerons si la réforme doit porter sur une refonte de la réglementation administrative, sur une transformation de la

responsabilité pénale ou civile, nous aurons à étudier les divers projets de loi qui ont été proposés sur notre sujet, et nous ne perdrons pas de vue dans cette étude le triple but auquel doit répondre la réforme que nous préconisons :

1° Diminuer la fréquence des accidents causés par les automobiles en obligeant les conducteurs de ces véhicules à plus de prudence ;

2° Rendre plus facile et plus efficace le recours de la victime, et la réparation qui lui est due plus certaine, particulièrement dans le cas où l'auteur de l'accident s'est dérobé à toute responsabilité par la fuite ;

3° Ménager les intérêts légitimes de l'industrie automobile qui, à raison des grands progrès qu'elle a réalisés dans la science, dans la technique des moyens de transport et dans le développement de la richesse économique du pays, mérite à tant de titres d'être admirée, encouragée et protégée.

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE I

DANGERS SPÉCIAUX DE L'AUTOMOBILISME.

LEUR VÉRITABLE CAUSE

« En présence des accidents nombreux dûs
« à l'introduction de la traction motoriste dans
« la technique des moyens de transport ; en pré-
« sence de la généralisation croissante de ce
« genre de locomotion et de la multiplication
« parallèle de ses dangers, en présence de l'ina-
« daptation de notre réseau routier à une cir-
« culation aussi rapide et aussi spéciale que la
« circulation automobile, et du défaut qui per-
« durera sans doute, de voies réservées aux
« automobiles, en présence des abus inexcusa-
« bles auxquels se livrent un nombre trop
« grand d'adhérents du sport nouveau ; en pré-
« sence enfin du soulèvement d'opinion pro-
« voqué par la répétition persistante de ces abus
« et par l'insuffisance de la législation exis-
« tante à assurer régulièrement aux victimes
« la juste réparation des dommages subis, les
« pouvoirs publics manqueraient certes à leur
« mission fondamentale s'ils restaient indiffé-
« rents ».

C'est en ces termes que M. le sénateur Braun, chargé du rapport de la Commission, qui eut à examiner les diverses propositions de lois, déposées sur les bureaux du Parlement belge, présente la question et résume les raisons qui rendent nécessaire une législation nouvelle pour remédier aux troubles portés dans la circulation publique par les véhicules automobiles.

De toutes les raisons qu'il invoque, nous n'avons envisagé que la dernière : « l'insuffisance de la législation existante à assurer régulièrement aux victimes la juste réparation des dommages subis » nous croyons l'avoir suffisamment établie, en l'étayant sur toute une étude de la jurisprudence française. Peut-être eût-il été plus rationnel de prouver d'abord l'existence des dangers spéciaux auxquels nous expose les automobiles et les troubles exceptionnels qu'ils provoquent dans la circulation.

1° *Nombre des accidents d'automobiles. — Les statistiques :*

Les défenseurs de l'industrie et du sport automobiles, ne se sont pas fait faute, toutes les fois qu'il s'est trouvé quelqu'un pour proposer une modification, si raisonnable et si minime fût-elle, à la législation actuelle, de le rappeler à la logique, en l'arrêtant, au seuil même de sa démonstration, par cette question captieuse :

« Avez-vous des statistiques officielles relatant tous les accidents de circulation qui se produisent

annuellement en France, fixant la proportion de ces accidents avec les divers genres de véhicules qui les ont occasionnés, et le nombre des kilomètres parcourus par chacun d'eux ? Tant que vous ne nous aurez pas démontré à l'aide de ces statistiques, que le nombre des accidents d'automobiles est en progression, qu'il est proportionnellement supérieur à celui des accidents causés par les voitures hyppomobiles, vous n'aurez pas prouvé que l'automobile est un instrument plus dangereux que tout autre véhicule et vous n'aurez pas le droit de nous imposer une législation spéciale. »

L'argumentation est habile et la question ne laisse pas que d'être embarrassante, car il n'existe actuellement en France aucune statistique de source officielle, vraiment sérieuse et complète, établie sur des données certaines et précises, portant sur un laps de temps suffisant et donnant la proportion exacte des accidents en comparaison du nombre des voitures et des kilomètres parcourus. Il est bien évident par exemple qu'une statistique qui chiffre le nombre des accidents mortels, sur les constatations des agents au moment de l'accident, ne donne qu'une idée très fautive de la réalité. Une multitude d'accidents échappent nécessairement à la statistique officielle, qui n'enregistre que ceux qui font l'objet d'une constatation administrative. D'ailleurs, au dire de M. Hennequin, directeur

au Ministère de l'Intérieur, secrétaire de la Commission extraparlamentaire, chargé de réglementer la circulation automobile, une statistique aussi parfaite que celle qu'on nous demande serait impossible à établir ¹.

En sorte que l'argument cher aux défenseurs des intérêts de l'automobilisme n'a que la valeur d'un argument délateur destiné à reculer jusqu'aux Calendes grecques la réalisation de toutes les réformes proposées.

M. Ambroise Colin, dans la séance du 30 mai 1907, de la Société d'Études législatives, a fait de façon magistrale le procès de la statistique officielle en révélant les erreurs grossières et les lacunes inexplicables et inexcusables de certaines d'entre elles : « Je me demande, dit spirituellement le savant professeur, s'il ne faut pas croire que les fonctionnaires chargés d'en réunir les éléments, les fonctionnaires subalternes, bien entendu, sont affiliés à la Confédération générale du travail, et qu'ils se font un devoir de pratiquer en grand le sabotage des opérations qui leur sont confiées ². » Et c'est bien la conclusion à laquelle on est forcé de se rallier, quand on constate que les statistiques officielles sont entre elles en contradiction manifeste, et que les données qu'elles nous fournissent ne concordent pas et de très loin, avec

1. (Voir *Bulletin de la Soc. d'Études législatives*, 1907, page 407.)

2. (*Bulletin de la Société d'Études législatives*, 1907, p. 399 et seq.)

celles qu'on obtient par le relevé des accidents mentionnés dans les journaux, lesquels cependant, pour des causes diverses, qu'il est inutile de rappeler, ne montrent aucun empressement à les signaler.

Prenons la statistique émanant de la Préfecture de Police et relatant les accidents causés par les véhicules automobiles de 1902 à 1906, dans le département de la Seine, nous y lisons que le nombre des accidents mortels a été successivement pour chacune de ces cinq années, de 2, 6, 6, 8, 6, ce qui est assez rassurant ; mais, d'autre part, la statistique du Ministère de la Justice, relatant le nombre des morts accidentelles « constatées par procès-verbaux », nous donnent les chiffres suivants : en 1903, 92 accidents mortels ; en 1904, 130, et en 1905, 136, *pour toute la France*. La première de ces deux statistiques nous apprend que la proportion du nombre des morts par rapport aux chiffres des accidents de personnes, est pour le département de la Seine, de 1 pour 250 environ.

Vérifions, l'une par l'autre, ces deux statistiques, si la proportion de 1 pour 250 est exacte, aussi bien pour la seconde statistique que pour la première, nous devons, en multipliant par 250 le chiffre de 136 indiquant les accidents mortels causés en France par les automobiles en l'année 1905, trouver le total exact des accidents de personnes, causés par les seuls véhi-

cules automobiles sur tout le territoire français en la dite année ; nous obtenons le chiffre fantasmagorique de 34.000 qui dépasse toute vraisemblance, puisque selon l'évaluation de M. Hennequin, le chiffre des accidents de personnes, causés annuellement en France par les véhicules de toutes sortes, et non par les seuls automobiles (*) ne serait guère supérieur à 20.000. Il faut donc évidemment que l'une ou l'autre de ces deux statistiques soit inexacte. A moins qu'elles ne le soient toutes les deux, ce qui est fort probable, et ce que nous sommes amenés à croire en les confrontant toutes deux à une statistique de source privée, dressée par M. Scheikovitch, et relevant le nombre des accidents mortels signalés dans les seuls journaux parisiens pendant une période de trois mois, du 1^{er} mars au 30 mai 1907. M. Scheikovitch a relevé pendant ces trois mois, 42 accidents mortels, dont 28 à Paris et dans le département de la Seine. M. Scheikovitch eut soin de ne choisir que des accidents causés par des automobiles à des tiers, et non ceux dont les automobilistes eux-mêmes sont victimes. En laissant de côté le chiffre total de 42 accidents pour toute la France, évidemment inexact et insuffisant, puisque M. Scheikovitch n'a utilisé que les journaux

(*) Statistique annexée au rapport confidentiel fait par les soins de M. Hennequin pour servir de base aux travaux de la Commission extraparlamentaire nommée en 1903.

parisiens, et en ne retenant que 28 accidents relevés dans le département de la Seine, nous pouvons en tirer cette conclusion qu'il y a annuellement plus de 100 accidents mortels dans le dit département, et nous sommes loin des chiffres de 2, 6, 6, 8, 6 indiqués par la statistique de la Préfecture de police.

Le moyen, après une telle constatation, d'avoir encore confiance en la statistique officielle. Cependant si nous voulions quand même nous servir de leurs chiffres et de leurs données, il nous serait facile de démontrer, par leurs seuls moyens, que le nombre des accidents causés par les automobiles n'a cessé d'être en progression constante avec le développement de ce nouveau mode de locomotion, et que ces accidents sont bien plus nombreux que ceux causés par les véhicules hippomobiles proportionnellement au nombre des voitures de chacune des deux catégories ; mais nous nous garderons bien de renouveler l'expérience déjà tentée en 1907, à la Société d'Études législatives, où l'on vit partisans et adversaires d'un projet de loi, se servir, tour à tour des mêmes statistiques, et en tirer des arguments en faveur de thèses contraires. La démonstration la plus probante qu'ait fournie cette discussion, c'est selon le mot de M. Thaller « Que la statistique est une science à laquelle on peut faire dire le pour et le contre » (*). Nous concluons, avec l'éminent

(*) (*Bull. Soc. Ét. lég.*, 1907, p. 394.)

professeur, qu'on ne peut guère tabler sur ces chiffres et que le mieux est de s'en passer.

Aussi bien, est-il vraiment besoin de chiffres et de statistiques pour se rendre compte des dangers particuliers que les automobiles font courir au public.

A qui fera-t-on croire que des véhicules puissent, sans constituer un véritable danger public, parcourir à des vitesses de 40, 60, 80 kilomètres à l'heure, et davantage, les rues étroites de nos vieilles villes et les routes à brusques tournants, à pentes accentuées, construites au cœur même des agglomérations, à une époque où on ne songeait guère aux conditions actuelles de la circulation.

2° Véritable cause des dangers de l'automobilisme.

On se plaît à reconnaître que l'automobile est un engin merveilleux de souplesse et de précision, qualités qui lui permet d'éviter aisément tous les obstacles, qu'il offre des facilités de freinage ou d'arrêt bien supérieures à celles des véhicules hippomobiles, et qu'entre des mains prudentes et adroites, il pourrait être un instrument tout à fait inoffensif. Mais quelle prudence et quelle habileté ne réclame-t-il pas de ceux qui le dirigent, à raison même de sa rapidité et de la délicatesse de ses organes ?

L'habileté n'est peut-être pas la qualité qui manque le plus ordinairement à ceux qui « font

de l'automobile », l'adresse est au contraire le fruit naturel de la pratique assidue de ce sport aux vertus éminemment éducatrices, chantées par les poètes et célébrées par les moralistes de l'Académie..... des Sports. Là, d'ailleurs, ne s'arrête pas ses bienfaits et son influence moralisatrice, la pratique de l'automobile assure, nous dit-on, à ceux qui s'y livrent avec ferveur : le sang-froid, la présence d'esprit, la hardiesse, le courage et l'audace. Certes, rien n'est tel que de vivre en relation constante avec le danger pour le regarder sans trembler, et ne pas lui permettre de nous prendre à l'improviste. Quant au courage, il en faut certainement beaucoup pour risquer sa vie dans des raids audacieux où l'automobile atteint des vitesses de 80 et 100 kilomètres à l'heure et, bien que nous soyons habitués maintenant à de telles prouesses, nous ne pouvons quand même nous défendre d'un certain sentiment d'admiration pour ceux qui jettent ce superbe défi à la mort, et courent volontairement à la recherche du péril, par amour de la gloire, ou simplement pour se donner à eux-mêmes la mesure de leur énergie et de leur courage. Il y a lieu pourtant de se demander si ces héros ne méritent pas, à l'instar des poètes dans la république de Platon, d'être bannis de la nôtre avec des couronnes de fleurs.

Le courage audacieux est une vertu quand c'est au mépris de sa propre vie seulement qu'il

s'exerce, mais quand c'est aux dépens de la vie des autres, il devient un crime. Le mépris du péril peut être une belle chose et digne d'admiration suivant le sentiment qui l'inspire, mais le respect de la vie de ses semblables, honore toujours ceux qu'il anime. C'est pourquoi les héros du 100 à l'heure ne méritent même pas les couronnes de fleurs que leurs tressent des mains trop généreuses, réservons-les pour des gloires plus pures, en échange, nous ne voulons pas qu'ils soient bannis de notre République, nous demandons seulement à celle-ci de prendre des mesures énergiques pour ramener les « chauffards » à une conscience plus exacte du vrai courage, et pour leur inspirer de gré ou de force une conduite moins téméraire. Leur valeur morale y trouvera son compte, ce qu'ils perdront en audace, ils le gagneront en prudence, vertu fort estimable, synonyme de sagesse, que jusqu'ici « l'éducation automobile » s'est montrée incapable de faire aimer et pratiquer par ceux qu'elle a formé.

Le nombre et la gravité des accidents de voierie a augmenté dans des proportions considérables depuis l'introduction de l'automobile, c'est un fait que personne ne nie, les rapports les plus favorables à l'automobilisme le constatent, et cependant l'automobile est un instrument extrêmement perfectionné, obéissant avec docilité à toutes les impulsions qu'on

lui donne, s'arrêtant à volonté, plus facilement que tous les véhicules connus jusqu'ici, et qui, par conséquent, semblait destiné à donner à la circulation publique la plus grande garantie de sécurité, mais le danger de l'automobile réside moins dans les imperfections du véhicule même que dans la mentalité des chauffeurs.

Presque tous les accidents d'automobile ont même origine et même cause : l'excès de vitesse ; en sorte qu'on peut dire que le grand vice de la locomotion nouvelle tient à sa qualité primordiale qui permet des allures vertigineuses aux chauffeurs avides de brûler les étapes, et d'aller toujours plus vite. Tous ceux qui ont fait un tant soit peu d'automobile, savent combien est prenante cette joie de la vitesse : se sentir emporté comme en un vertige à travers plaines et montagnes, fouetté par le vent qui enivre, franchir en un bond les espaces, courir sans cesse vers de nouveaux horizons, c'est du délire, c'est de la frénésie.

On approche d'un tournant dangereux, voici un pont à traverser, un bourg aux rues étroites et tortueuses, il faudrait ralentir, la prudence s'impose, mais il s'agit bien de prudence, quand on est possédé par le démon de la vitesse, qui vous crie sans relâche : « plus vite, encore plus vite ». C'est de lui que vient tout le mal, par lui s'explique ces abus scandaleux que nous rap-

portent chaque jour les journaux. L'automobiliste, homme honnête et pondéré dans la vie courante ne se possède plus dès qu'il est sur sa machine : il écrase, blesse et tue, avec une superbe indifférence, il abandonnera sans soins sa victime mourante, plutôt que de subir un léger retard. Des actes aussi odieux révoltent la conscience humaine, mais la sienne se trouve anéantie dans une sorte d'ivresse et de fureur démoniaque.

Nous touchons ici à un véritable cas pathologique, qui n'est pas absolument général, Dieu merci, mais hélas trop fréquent, en tout cas folie contagieuse dont presque tous les automobilistes ressentent plus ou moins les atteintes ; il n'est que temps d'en enrayer les progrès et de vaincre le mal par des moyens énergiques et appropriés.

Comment ?

3° *Les trois moyens de réforme.*

Nous avons le choix entre trois méthodes : la camisole de force d'une réglementation étroite et rigoureuse, privant l'automobiliste de la liberté de ses mouvements, le cabanon et les menottes des corrections pénales, enfin une rééducation de la mentalité du chauffeur, au moyen d'une bonne loi d'indemnisation capable de lui restituer la notion qu'il a perdue de sa responsabilité et de ses devoirs.

Nos préférences vont à la troisième méthode

pour cette raison, d'abord que les procédés préconisés dans les deux premières nous paraissent un peu archaïques et par trop rigoureuses ; la plupart des automobilistes ne les méritent pas, il serait injuste de les leur faire subir et, cependant, tous ont besoin d'être ramenés à la prudence et à la raison, car tous sont plus ou moins touchés par la contagion de la vitesse, dont il leur est si difficile d'éviter les atteintes. Enfin nous croyons que ce qu'une éducation défectueuse par certains endroits a pu produire de mal, une autre peut le réparer. L'idée d'une responsabilité rigoureuse, à laquelle il soit difficile d'échapper, et pesant sur tous, est parfaitement apte à donner aux chauffeurs plus de réflexion, de modération et de prudence. La loi qui s'en inspirera aura ce double résultat que nous cherchons : satisfaire la justice et diminuer le nombre des accidents.

Cependant, s'il est évident qu'une nouvelle loi d'indemnisation soit destinée à apporter plus de justice dans la réparation des dommages, il n'apparaît pas clairement au premier aspect qu'elle soit de nature à réduire les dangers de l'automobile ; c'est là pourtant, à n'en pas douter, le but qu'on se propose d'abord, celui dont le besoin se fait le plus sentir et dont l'utilité n'est contestée par personne. Que veut-on ? Diminuer le nombre et la gravité des accidents causés par les automobiles. Et l'on propose pour moyen

d'en réparer les dégâts. Singulière façon de protéger le public contre les excès des chauffeurs, que d'attendre qu'il soit écrasé pour le défendre. N'est-il pas plus utile d'empêcher l'accident que de songer à le réparer, et plus logique d'employer d'abord les moyens préventifs, les autres n'étant que secondaires et d'une efficacité douteuse ?

Qu'a-t-on fait dans cet ordre d'idées et que nous propose-t-on de nouveau ?

CHAPITRE II

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION ADMINISTRATIVE

1^o *Etat actuel de cette réglementation. — Insuffisance de la police.*

La réglementation spéciale de la circulation des automobiles en France nous est connue.

Elle tient toute entière dans le décret du 10 mars 1899, remanié par celui du 11 septembre 1901, les arrêtés municipaux et les ordonnances du Préfet de police n'y apportent que de légères modifications de détails, d'ailleurs en harmonie avec ses dispositions, condition essentielle de leur légalité.

Les prescriptions de ce décret s'imposent aux conducteurs d'automobiles sous la menace de contraventions avec la sanction des peines de simple police ; l'amende de 1 à 10 francs, et la prison de 1 à 3 jours et 5 jours en cas de récidive (Code pénal, art. 471, 1, 15 ; art. 475, 3 ; art. 276 et 478).

La peine de l'amende n'est pas de nature à effrayer le propriétaire d'un automobile.

Qu'est-ce que 10 francs dans le budget annuel d'entretien de sa voiture ? Il est même des automobilistes prévoyants qui réservent chaque année un article spécial de leur budget en prévision des nombreuses contraventions qu'ils s'attendent à payer : les amendes constituent un luxe accessoire de la pratique automobile, et les contraventions s'inscrivent au livre d'or du sportman. Quant à la crainte de la prison, elle fait sourire l'automobiliste trop bien informé, pour ne pas savoir que les juges de paix ne prononcent qu'exceptionnellement cette peine et, toujours avec la plus grande circonspection ; il compte d'ailleurs sur sa situation sociale pour le mettre à l'abri de pareille mésaventure. Si cependant c'est un homme d'esprit timoré, qui n'éprouve aucune vanité à la pensée qu'il peut être choisi comme victime expiatoire ou si c'est un modeste chauffeur qui ne se sert de l'automobile que comme gagne-pain, il se rassurera bien vite en escomptant les chances, (99 sur 100), que son infraction a de passer inaperçue et d'échapper à la perspicacité de la police. Ce ne lui sera pas bien difficile. Dans ce but, il a d'abord des moyens de fraude qu'il connaît bien et qui sont d'usage courant. L'un des deux consiste à enduire la plaque d'identité portant les numéros d'ordre d'une matière grasse, qui gardera la poussière et rendra les numéros illisibles ; un autre procédé, égale-

ment en faveur, consiste à se servir de faux numéros, celui-ci a bien quelques inconvénients : l'automobiliste risque, s'il est pris, de 50 francs à 200 francs d'amende et de 6 jours à 6 mois d'emprisonnement, en vertu de l'article 8 de la loi du 30 mai 1851 ; on discute d'ailleurs sur le point de savoir si cet article est applicable en l'espèce, mais en fait, il est inappliqué, parce qu'il est presque impossible de retrouver l'auteur du délit. Cependant, ne faisons pas à la corporation toute entière l'injure de penser que chacun de ses membres soit capable d'user d'aussi lâches procédés pour esquiver les contraventions, d'autant qu'en général ils ne poussent pas si loin la crainte des contraventions qui passent, pour un titre d'honneur auprès de certains d'entre eux ; mais ceux qui utilisent ces moyens de fraude le font dans un autre but, pour échapper aux conséquences plus graves des accidents qu'ils provoquent. Ceux-ci, reconnaissons-le, ne forment qu'une minorité dans l'ensemble, mais c'est bien la majorité au contraire qui se moque des règlements, surtout de ceux concernant la vitesse, pour plusieurs raisons dont nous avons indiqué déjà quelques-unes, mais pour celle-ci en particulier qu'ils connaissent l'insuffisance de la police et de ses moyens de contrôle.

Le procédé le plus perfectionné et le plus exact qu'on ait encore trouvé pour contrôler

la vitesse des automobiles c'est de placer deux agents, munis chacun d'un chronomètre à secondes, à une certaine distance l'un de l'autre, distance qui a été soigneusement repérée, le premier agent au moment du passage de la voiture automobile arrête le mouvement de son chronomètre, son collègue en fait autant quand l'automobile arrive à sa hauteur, en même temps qu'il fait signe au conducteur de s'arrêter. La différence entre l'heure indiquée par les deux chronomètres indique le temps que l'automobile a mis pour franchir la distance repérée, il est facile alors de déterminer son allure à l'heure.

Tous les autres moyens de contrôle sont défectueux et les automobilistes ont raison de les critiquer devant les tribunaux. La constatation de l'excès de vitesse faite par un seul agent, fut-il muni d'un chronomètre de précision et eût-il soigneusement repéré la distance sur laquelle porte son observation, n'échappe pas à toute chance d'erreur, se trouvant nécessairement éloigné de l'un des points extrêmes du champ d'observation, il ne pourra noter avec une parfaite exactitude, l'instant même où l'automobile arrivera à la hauteur de ce point, il peut également commettre une erreur de vision en portant sa vue alternativement de l'automobile à son chronomètre, et une erreur de quelques secondes sur une distance très courte peut avoir une importance considérable

dans l'évaluation de l'allure du véhicule à l'heure. Cependant, les tribunaux sont bien obligés, la plupart du temps, de se contenter du témoignage d'un seul agent. On ne peut demander à la police, de placer à chaque carrefour des troupes d'agents uniquement occupées de contrôler la vitesse des automobiles, mais nous savons, par contre, que les tribunaux refusent de tenir compte des appréciations des agents quand ils ne se sont pas servis de chronomètres à secondes, très précis, quand ils n'ont pas repéré exactement la distance sur laquelle s'est exercée leur surveillance, et à plus forte raison quand ils ne peuvent indiquer qu'approximativement l'allure de l'automobile et sur une simple impression visuelle. D'autre part, le Préfet de Police, à plusieurs reprises, a mis ses agents en garde contre l'abus des contraventions au vol, qui soulèvent les protestations indignées des automobilistes, à juste titre d'ailleurs, car ce procédé les place au point de vue de la défense dans un état d'infériorité manifeste vis-à-vis de la partie publique ; cependant, c'est la plupart du temps le seul moyen de dresser contravention, il n'est pas toujours possible à l'agent, surtout s'il se trouve seul, d'arrêter l'automobile pour avertir son conducteur.

On se rend compte aisément de quelle police nombreuse, puissante et parfaitement outillée, il faudrait pouvoir disposer pour ins-

pirer aux automobilistes la crainte de ne pouvoir échapper facilement à la contravention toutes les fois qu'ils commettent un excès de vitesse, et si la police d'une grande ville comme Paris est manifestement insuffisante, que dire des villages qui ne disposent que du garde champêtre et de quelques gendarmes du chef-lieu de canton.

Le remède à cet état de choses est facile à indiquer mais son emploi impossible. Il semble qu'on ait résolu toutes les difficultés quand on a dit : Renforçons la police, augmentons le nombre des agents. Cependant, pour réaliser pareille réforme, et dans la mesure qui s'impose pour qu'elle soit efficace, il faudrait des sommes considérables ces sommes, il faudrait les demander aux contribuables déjà surchargés d'impôts de toutes sortes, et qui semblent suffisamment accablés sous le poids de charges nouvelles que leur imposent les lois sociales si longtemps attendues de la classe ouvrière et dont il importe ne point retarder davantage la réalisation. Ce n'est pas en ce moment, en l'état où sont nos finances, qu'il peut être question de taxes nouvelles frappant tous les contribuables déjà pressurés de toutes parts par les exigences du fisc, nous ajoutons que cela serait injuste, et qu'il ne faut pas faire payer les inoffensifs piétons pour remédier aux embarras et aux difficultés nouvelles de la circu-

lation, dont les automobiles sont la cause première et principale.

2° *Réformes proposées* : a) *Le tachymètre enregistreur et le blocage automatique.*

Cependant on nous propose un moyen de contrôle qui aurait ce triple avantage de ne rien coûter aux contribuables d'être d'une exactitude parfaite et d'une vérification facile : c'est l'appareil enregistreur de vitesse

En 1907, M. Billard, proposait au Conseil municipal de Paris, d'ordonner que soit placé sur chaque voiture automobile, au moment de sa présentation au contrôle du service des Mines, un tachymètre enregistreur donnant par inscription sur une feuille réglée la vitesse atteinte à tout moment par cette voiture. Le Commissaire de police était chargé de vérifier chaque mois les feuilles qui devaient être déposées à son bureau par le propriétaire du véhicule, et les agents du service de l'octroi devaient poinçonner la feuille de tachymètre à l'entrée et à la sortie de Paris. On vérifierait ainsi aisément quelle avait été l'allure maxima du véhicule soit en ville, soit en campagne.

Il n'y a, dit-on, qu'à imposer ces prescriptions à tous les automobiles, circulant en France, et l'excès de vitesse étant dévoilé de façon certaine et toujours poursuivi, les conducteurs d'automobiles seraient bien forcés de tenir compte des règlements.

Cette proposition de M. Billard fut repoussée par le Conseil Municipal de Paris, et souleva les protestations de tout le monde de l'automobile, à raison des formalités nombreuses et tracassières qui en résulteraient. Nous avouons n'être pas partisan nous-même de tout ce qui tendrait à accroître en nombre et en intensité les formalités et les tracasseries administratives, elles exercent sur le public français un véritable sentiment de répulsion. et une mesure de nature à les multiplier serait le plus sûr moyen de nuire aux constructeurs d'automobiles et d'éloigner les acheteurs de leurs maisons. Cependant, si une telle mesure devait être véritablement efficace, il faudrait quand même l'adopter, tel n'est pas le cas de celle qu'on nous propose. Il y a bien des chances pour que les feuilles du tachymètre ne soient pas toujours vérifiées avec le plus grand soin par le commissaire de police, en général surchargé de travail, il se contentera de vérifier au hasard quelques feuilles dans le tas et de poursuivre au petit bonheur quelques contrevenants. Nous tomberons dans l'arbitraire et la poursuite pour infraction aux règlements gardera le caractère exceptionnel et intermittent qu'elle a maintenant. Au contraire, les feuilles seront-elles soigneusement vérifiées et poursuivra-t-on tous les automobilistes qui auront dépassé la vitesse réglementaire ? Nous arriverons à un système de représ-

sion excessif, injuste et inintelligent. Les automobiles sont faits pour aller vite, c'est là leur raison d'être, et il n'y a aucun inconvénient à ce que ces véhicules marchent à une allure supérieure à 30 kilomètres à l'heure, sur une route déserte et en ligne droite, et à une allure supérieure à 20 kilomètres sur un boulevard large, aussi désert qu'une route de campagne comme le sont à Paris certains boulevards extérieurs, au contraire, dans les endroits encombrés, une allure de 10 à 12 kilomètres à l'heure peut être tout à fait excessive.

Le gros inconvénient de tous les compteurs de vitesse, consiste en ce qu'ils sont nécessairement établis en fonction de la distance parcourue ; ils n'enregistrent pas le lieu, agglomération ou rase campagne, où l'un des deux maxima prévus a été dépassé.

Ce n'est pas le seul défaut que l'on ait à reprocher aux enregistreurs de vitesse, il n'en est pas qui ne se détraque et ne permettre les truquages. Quiconque a fait un tant soit peu de mécanique et en a le goût, sait combien il est facile de truquer toutes les espèces de compteurs. Dans les compagnies de chemins de fer elles-mêmes où les enregistreurs de vitesse des trains sont très perfectionnés, plombés et surveillés avec le plus grand soin on n'arrive pas à éviter complètement les fraudes, à plus forte raison en sera-t-il de même de ceux qu'on placera sur

les voitures automobiles, et qui ne seraient pas l'objet d'une surveillance aussi attentive. Il n'est pas de chauffeur qui ne se fasse un malin plaisir de truquer son compteur toutes les fois qu'il le pourra, et de faire de la vitesse au nez des agents impuissants et désarmés, parce qu'à leurs allégations, on opposera les indications du tachymètre ou du chronotachymètre, comme on a dit encore.

Quand on aura trouvé l'enregistreur de vitesse irréprochable, quelque'en soit le système ou le nom, on pourra peut-être compter sur ses services, mais il n'est pas encore trouvé, pas plus d'ailleurs que le système de blocage automatique au-delà d'une certaine vitesse, système qui a été très préconisé et sur lequel on avait fondé de grandes espérances, qui furent tout à fait déçues après certaines expériences tentées en Angleterre. C'est ce que nous apprend le Comité de l'Automobile-Club de Belgique, dans sa réponse à la Commission du Sénat belge :

« On a recherché, en Angleterre, la solution mécanique de la difficulté, dans un système de blocage de l'engin à partir d'une vitesse déterminée : cette vitesse dépassée, l'appareil de blocage eut rompu des plombs de sûreté apposés par l'autorité administrative et eût ainsi irrémédiablement bloqué le mécanisme de propulsion, obligeant le conducteur à se pourvoir de nouveaux plombs, c'est-à-dire à dénoncer

lui-même l'infraction commise. Mais les appareils essayés n'ont pas réalisé les espérances qu'ils avaient fait concevoir et cette voie de recherche mécanique a dû être abandonnée. » (Rapport Braun, question 3.

3° b) *Une nouvelle limitation de la vitesse maxima de l'automobile.*

Il n'y aurait donc qu'un moyen d'empêcher les excès de vitesse, ce serait d'interdire la construction et la mise en circulation de voitures pouvant faire plus de 30 kilomètres à l'heure en palier, encore n'éviterait-on pas, par ce moyen, les vitesses supérieures en descente. Mais cette interdiction est impossible, elle serait des plus préjudiciables à l'industrie automobile et à l'utilité de ces véhicules. En effet, le maximum prescrit s'entend d'une marche en palier, et à charge normale du véhicule, charge calculée en fonction de la puissance du moteur, de la force du châssis et du conditionnement de la carrosserie, de la tare de l'engin. Supposez un véhicule ne pouvant développer plus de 30 kilomètres à l'heure, toutes ces conditions étant réunies au coefficient de normalité ; cette puissance en côte devient insuffisante, en descente au contraire la puissance du moteur est indifférente et le maximum toujours franchi. Effet semblable lorsque la charge n'est pas au plein ou l'excède, ou lorsque la tare diminue ou augmente par substitution de carrosserie. Les cons-

tructeurs sont donc forcés de construire et de livrer des voitures capables, en palier et dans des conditions normales, d'une allure supérieure à 30 kilomètres à l'heure, s'ils veulent satisfaire aux exigences et aux besoins de leur clientèle, et nous assistons à ce spectacle très curieux d'ingénieurs des mines, chargés par le décret de 1899, de vérifier si les véhicules automobiles satisfont aux prescriptions réglementaires. qui autorisent chaque jour la circulation de voitures capables de 50, 60, 80 kilom. à l'heure et qui fournissent, à ceux qui en auraient la tentation, les moyens de contrevenir à ces règlements qu'ils ont mission de faire respecter. Il y a mieux encore, l'administration autorise la mise en marche de certaines voitures d'une puissance telle qu'elles ne peuvent, sans se détériorer, circuler à l'allure réglementaire.

L'article 14-3° du décret du 10 mars 1899, fixant le maximum de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres dans les agglomérations, est donc violé quotidiennement et ne peut pas ne pas l'être. Nous voyons que ses dispositions ne sont prises au sérieux par personne, du moins dans le sens qu'on leur attribue généralement de maxima ayant une valeur absolue et interdisant toute allure supérieure à celle qu'ils indiquent. Nous croyons que la véritable signification de l'article 14-3° du décret de 1899 a été donnée par M. Walkenaer, ingénieur en chef des

ponts et chaussées, quand il a exprimé cette opinion que ces maxima ne doivent entrer en ligne de compte que lorsqu'un accident a été causé. Il faut bien faire une réglementation, dit-il, et donner un chiffre, mais on ne tient compte de ce chiffre et on ne devient punissable pour l'avoir dépassé que lorsque, par le fait d'un excès de vitesse *imprudent*, on a causé un accident. En dehors du cas d'accident, il n'y a pas lieu de tenir compte de ce maximum.

Nous ne sommes pas loin, pour notre part, d'adopter cette interprétation du paragraphe 3 de l'article 14. En tout cas, ce serait une grosse erreur, de croire qu'en aggravant les dispositions contenues dans ce paragraphe, on diminuerait beaucoup les dangers de l'automobile. Cette réforme serait tout à fait illusoire parce que, pas plus que l'ancienne, la réglementation nouvelle ne serait appliquée ; elle serait en outre dangereuse parce qu'elle aurait pour effet de donner une fausse impression de sécurité au public et à l'automobiliste lui-même, qui ne se croirait peut-être plus autant obligé de ralentir et de ramener l'allure de son véhicule « à celle d'un homme au pas dans les endroits étroits et encombrés ». Ce serait donc une mauvaise réforme. Nous ne sommes partisan, ni de l'emploi des appareils de contrôle mécanique, ou de blocage automatique, ni d'une réglementation aggravée de la vitesse des automobiles, ni même

d'une interprétation trop étroite et trop rigoureuse des dispositions relatives au maximum de vitesse. Toutes ces mesures prendraient bien vite une allure tracassière et un aspect draconien, aux yeux de l'automobiliste qui se sentirait privé de la liberté de ses mouvements et empêché de tirer de sa machine tout le parti et toute l'utilité souhaitables. C'est ce qu'il ne faut pas. N'y a-t-il pas, d'ailleurs, quelque chose de contradictoire et de paradoxal à vouloir limiter l'allure de véhicules dont la raison d'être est la rapidité même et qui tirent de là toute leur supériorité sur les autres modes de locomotion ? Nous nous demandons, avec M. le sénateur Braun, si ce ne serait pas « tuer l'industrie automobile en le frappant au cœur » et en arrêter tous les progrès, « que de régler sur un minimum de loin inférieur à sa force réelle, l'utilisation d'un moteur dont la perfection réside justement dans la puissance presque illimitée d'impulsion ». le maximum n'est pas conforme à la nature propre d'un engin de vitesse comme l'automobile.

Qu'on laisse donc l'automobilisme marcher à l'allure qu'il lui conviendra, à ses risques et sous sa responsabilité, partout où la grande vitesse de son véhicule ne constitue pas un danger pour le public. Le maximum de 30 kilomètres à l'heure ne devrait être gardé qu'à titre d'indication pour servir au juge à apprécier

l'imprudence d'excès de vitesse, en cas d'accident. Seuls le maximum de 20 kilomètres à l'heure et les maxima inférieurs établis par les arrêtés municipaux devraient être pris en considération pour motiver les contraventions toutes les fois qu'ils sont dépassés dans les agglomérations, ou dans les endroits réputés dangereux, où momentanément encombrés.

4° c) *Réforme des détails de la réglementation administrative. — Sanctions pénales et administratives.*

Toute mesure restrictive de liberté et qui multiplierait les formalités et les tracasseries administratives doit être repoussée, vexatoires à l'égard des bons chauffeurs, elle serait inefficace vis-à-vis des mauvais, « toujours habiles à passer entre les mailles du filet » (Amb. Colin). Est-ce à dire qu'il n'y ait rien à tenter dans la voie réglementaire et qu'aucun perfectionnement n'y soit désirable ?

Telle n'est pas notre pensée.

Nous croyons en effet que de nombreuses améliorations pourraient être apportées à la réglementation actuelle ; une commission extraparlamentaire est spécialement chargée de les étudier, et certaines d'entre elles ont déjà fait l'objet d'une proposition de loi. Il n'entre pas dans nos vues de les examiner dans le détail, nous nous bornerons à signaler les plus importantes.

MM. Raynaud et Codet ont présenté à la Cham-

bre des députés, le 26 novembre 1906, une proposition de loi, où sont préconisées certaines mesures relatives à l'obtention et au retrait de certificat de capacité (de ce retrait et de l'interdiction de conduire en automobile nous nous réservons de parler tout à l'heure). Pour l'obtention du certificat de capacité, MM. Raynaud et Codet ont raison de fixer un minimum d'âge, 18 ans, et d'imposer les conditions plus sérieuses que celles exigées jusqu'à présent : à savoir, un certificat de bonne vie et mœurs, et un certificat médical constatant que l'impétrant jouit d'une vue et d'une santé normales, en outre du certificat actuellement délivré par l'ingénieur des mines, après examen préalable. Cet examen, M. Simonet (*), député, réclame avec raison qu'il soit sérieux et probant, et dans ce but il voudrait qu'on renforce les épreuves pratiques et que l'on crée une école de chauffeurs. Une autre proposition intéressante au point de vue de la réglementation est celle due à l'initiative de M. Messimy, qui préconise, dans le but d'empêcher la dissimulation ou l'usurpation des numéros, l'obligation imposée à tout propriétaire d'automobile, sous peine d'amende et de prison, de faire plomber et estampiller tous les ans par l'administration, les plaques numérotées de sa voiture.

Toutes ces mesures sont excellentes, et méri-

(*) Voir son rapport à la Commission des Travaux publics.

tent d'être prises en considération, mais ce ne sont que des menues réformes de détails destinées à réprimer certains abus particuliers ; il ne faudrait pas en attendre des effets généraux dépassant de beaucoup le but immédiat auquel tend chacune d'elle.

D'ailleurs, qu'importe l'excellence de nouveaux règlements, s'ils ne sont ni mieux appliqués ni mieux respectés que les anciens, et ils ne peuvent l'être davantage, tant qu'on n'aura pas refondu de fond en comble l'organisation de la police, tant qu'on n'aura pas assuré l'efficacité des poursuites devant les juridictions de simple police, en confiant les fonctions de ministère public à d'autres qu'aux maires, personnages politiques plus soucieux de ménager leurs électeurs (surtout ceux-ci sont influents) que de prendre à cœur les intérêts du public ; tant, enfin, qu'on n'atteindra pas les automobilistes par des sanctions plus efficaces que celles aujourd'hui en vigueur, sans pour autant édicter contre eux des peines rigoureuses et draconiennes, mais en les touchant au point sensible. Il y a à ce sujet une réforme vraiment utile à accomplir et qui vaut la peine d'être étudiée. Nous avons vu que l'une des raisons les plus importantes de l'inefficacité de la réglementation actuelle se trouvait dans l'insuffisance des sanctions qui en assurent le respect. Quand on compare les faibles peines de simple police, qui atteignent en France les

contrevenants, avec les peines beaucoup plus sévères édictées par les *acts sur les motor cars* de 1896 et 1903, qui permettent aux juges d'infliger une amende de 5 livres (125 francs) à 50 livres (1.250 francs) et jusqu'à trois mois d'emprisonnement pour infractions aux règlements, on comprend aisément que ceux-ci soient infiniment mieux respectés en Angleterre qu'en France.

Il serait peut-être à souhaiter que les législateurs français suivent l'exemple de leurs collègues d'outre-Manche, mais les règles de notre droit pénal ne permettent pas de sanctionner de peines aussi graves de simples contraventions aux règlements établis par décrets administratifs ; en tout cas, il y aurait quelque danger à accorder aux juges de paix le pouvoir de prononcer des peines qui, jusqu'ici, rentrent dans le cadre des sanctions correctionnelles, et de troubler ainsi l'ordre des pénalités. Mais il est une sanction d'ordre administratif qui, sans présenter ces graves inconvénients, aurait des chances d'être d'une certaine efficacité. C'est le retrait du permis de conduire.

5° d) — *Retrait du permis de conduire.* — *Casier central automobiliste.*

L'attachement que ceux qui pratiquent l'automobile porte à leur machine prend souvent le caractère d'une véritable passion, et de même que les fumeurs et les alcooliques supportent avec peine la privation de tabac ou de liqueurs,

de même, l'automobiliste souffrirait vivement d'être obligé de renoncer, pour un temps assez long, à son sport favori. Si l'on obtient beaucoup des premiers en les menaçant de leur enlever tout moyen de satisfaire leurs passions, on a lieu de croire que la crainte de se voir interdire l'usage de l'automobile rendrait les chauffeurs plus prudents. Cette peine serait encore plus dure, et la crainte qu'elle inspirerait d'autant plus efficace, à l'égard des chauffeurs professionnels, qui se verraient ainsi menacés de perdre leurs salaires.

Ce sont sans doute ces idées qui inspirèrent les auteurs du décret de 1899 quand ils rédigèrent son article 32 : « Après deux contraventions dans l'année, les certificats de capacité délivrés en vertu de l'article 11 du présent règlement pourront être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du service des mines. »

Cet article crée une sanction administrative dont l'usage est laissé à l'appréciation des préfets, sans doute aurait-il eu quelques bons effets et rendu bien des services, s'il avait été d'une application plus facile et plus fréquente, mais nous ne pouvons guère juger de ses effets par l'expérience, attendu qu'il n'a été depuis onze ans appliqué que quatre fois : une fois à Paris et trois fois en province, autant dire que cet article est resté lettre morte. La sanction était excellente en elle-même, mais les auteurs du décret de 1899

avaient oublié de fournir aux préfets les moyens pratiques nécessaires à son application.

Il n'existe pas aux greffes de justice de paix de casiers relevant toutes les condamnations pour contravention, à l'exception du casier spécial de l'ivresse, créé par application de la loi du 22 janvier 1873. Les préfets, n'étant pas tenus au courant des condamnations encourues pour contraventions par les chauffeurs, soit dans leurs départements, soit ailleurs, se trouvent par conséquent dans l'impossibilité de prononcer le retrait du certificat de capacité, mesure que l'article 32 du décret de 1899 ne les autorise à prendre que contre les conducteurs condamnés deux fois pour contraventions dans l'année.

Alors même que les préfets seraient mieux informés et pourraient plus facilement appliquer cette sanction, elle n'en serait pas moins inefficace parce que rien n'empêche le conducteur privé de son permis d'aller en solliciter un nouveau dans un autre département ; le préfet, ignorant la mesure prise par son collègue, n'aura aucune raison de refuser le permis.

Cependant, il y aurait un moyen de rendre pratiques et efficaces les dispositions de l'article 32 du décret de 1899, ce serait de créer pour toutes les condamnations prononcées contre les chauffeurs, y compris le retrait du permis de conduire, un casier analogue au casier judiciaire, et qui permettrait aux préfets de se renseigner facilement.

Cette mesure avait déjà figuré parmi les réformes proposées à la Chambre le 26 novembre 1906 par MM. Raynaud et Codet, quand M. Messimy l'a reprise pour son compte, en la présentant sous la forme d'amendement à la loi des finances, le 8 décembre 1907. M. Messimy proposait la création au ministère des Travaux publics d'un casier centralisant toutes les condamnations et retraits de certificats de capacité concernant les automobilistes. Cet amendement fut vivement combattu par M. de Dion, représentant autorisé des constructeurs d'automobiles, et zélé défenseur de leurs intérêts ; le Ministre des Travaux publics, alors M. Barthou, s'est, au contraire, déclaré partisan en principe de la réforme, mais il demanda le rejet de la proposition pour ces deux raisons que le texte était trop hâtivement rédigé et qu'il n'était pas à sa place dans une loi de finances, qui ne doit pas contenir de dispositions réglementaires. Il prenait l'engagement formel de présenter le plus tôt possible un projet de loi sur ce sujet et, en considération de cet engagement, l'amendement fut retiré par son auteur.

Le projet du gouvernement fut déposé au mois de mars 1908 et soumis à l'examen de la Commission des Travaux publics qui, après discussion, élaborâ un contre-projet, lequel, tout en gardant les grandes lignes du projet du gouvernement, en modifia sensiblement les disposi-

tions et la portée générale. M. Simonet fut chargé du rapport, et c'est à l'aide de ce rapport que nous allons faire l'analyse et la critique de ces projets.

Ils ont un triple objet : 1° Organiser sur de nouvelles bases la sanction du retrait des certificats de capacité instituée par l'article 32 du décret du 10 mars 1899 ; 2° perfectionner la police de la circulation automobile en augmentant le nombre des personnes ayant pouvoir de dresser procès-verbaux ; 3° instituer et organiser un casier central automobiliste.

L'article 1^{er} de l'un et l'autre projet substitue à la sanction administrative du décret de 1899 une sanction pénale prononcée par les juges. Cette réforme avait déjà été préconisée par MM. Raynaud et Codet. Le gouvernement et la Commission l'adoptent, ils sont d'accord sur ces deux points : qu'un tribunal qui a instruit une affaire et l'a examinée dans tous ses détails est plus à même d'apprécier l'opportunité de cette mesure et que la décision rendue par les tribunaux échappe davantage à tout soupçon d'arbitraire.

Le projet du gouvernement accorde aux juges la faculté de prononcer l'interdiction de conduire pour une période de huit jours à deux mois, en cas de contravention relevée à la charge du conducteur d'automobiles, le rendant passible d'une peine d'emprisonnement de trois jours au

moins, que cette peine fût prononcée ou non, c'est-à-dire toutes les fois qu'il est passible d'une condamnation en vertu des articles 475 (paragraphe 3 et 4) et 476 du Code pénal.

La même faculté est donnée aux juges correctionnels, mais pour une durée plus longue, de 2 mois à un an, en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal. Le certificat de capacité devra être déposé par le conducteur d'automobile au greffe du Tribunal, dans les 5 jours qui suivront sa condamnation, et y demeurer tout le temps de l'interdiction. En cas de conduite d'un automobile pendant cette période, comme au cas de non dépôt du certificat dans les 5 jours, il pourra être prononcé une amende de 16 à 200 francs et un emprisonnement de 6 jours à 2 mois contre le délinquant.

La Commission a refusé aux Juges de paix le pouvoir que leur accordait le gouvernement, estimant que les contraventions de simple police ne sont pas assez graves pour justifier une telle peine et craignant que les juges de paix ne se laissent entraîner à la prononcer trop facilement. Seul le Tribunal correctionnel pourra prononcer l'interdiction de conduire un véhicule automobile dans le cas d'une condamnation pour homicide ou blessure par imprudence, par application des articles 319 et 320 du Code pénal. Par contre, en cas de récidive dans l'es-

pace de deux ans, la peine ne serait plus facultative, mais deviendrait obligatoire, le minimum en serait fixé à un an.

Le projet du gouvernement n'avait pas prévu le cas de récidive, la Commission comble très heureusement cette lacune, mais par contre, elle fait subir au projet tout entier une amputation des plus graves et qui est de nature à en compromettre très sérieusement la portée.

Nous ne discuterons pas les scrupules vraiment excessifs qui ont décidé la Commission à présenter ce compromis, destiné à satisfaire à la fois ceux qu'effraye toute mesure de nature à porter quelque atteinte aux intérêts de la corporation des conducteurs d'automobiles, et, d'autre part, ceux qu'inquiètent à bon droit les nouveaux dangers introduits par l'automobile dans la circulation publique et qui veulent y parer aux moyens de mesures préventives sérieuses et efficaces. Le désir de satisfaire tout le monde est en soi légitime, il dénote une tendance très louable à la conciliation et un esprit pacifique, mais aussi beaucoup d'illusion chez ceux qu'il anime et qui risquent fort de ne contenter personne. C'est le sort auquel est voué le projet de la Commission.

On nous propose une réforme d'un caractère préventif et l'on s'empresse tout d'abord de lui enlever ce caractère. A la sanction destinée à atteindre tout acte d'imprudence notoire, et à

prévenir ainsi un très grand nombre d'accidents, on substitue une sanction accessoire d'une peine correctionnelle, dont on réserve l'application au cas particulièrement grave d'accident touchant à la vie des personnes, quand tous les éléments du délit d'homicide ou de blessure par imprudence sont retenus par le tribunal et justifient une condamnation aux peines correctionnelles édictées par les articles 319 et 320 du Code pénal.

Que l'automobiliste qui a causé la mort d'un passant ou l'a grièvement blessé soit privé pendant un temps assez long de l'usage de son véhicule, c'est là évidemment une mesure sage et pleinement justifiée ; mais, ainsi réduite, elle ne répond plus aux espérances qu'on en attendait, parce que les condamnations prononcées en vertu des articles 319 et 320 du Code pénal sont assez rares, les automobilistes y échappent souvent en invoquant l'insuffisance de la preuve de leur culpabilité, et il s'en faut de beaucoup que tous les accidents de personnes causés par les automobiles soient suivis de poursuites correctionnelles contre leurs auteurs. L'effet qu'on espérait produire sur l'esprit du chauffeur en édictant cette sanction nouvelle se trouve complètement annulé, elle ne lui inspirera pas plus le respect du règlement et la prudence dans la conduite de son véhicule, qu'aujourd'hui la crainte d'un ou deux mois de prison. Si, par un excès de scrupule, les membres de la Commis-

sion ne voulurent point adopter tel quel le projet du gouvernement, pour ne pas faire du retrait du permis de conduire une peine principale indépendante de toute autre condamnation, tout au moins auraient-ils pu garder à l'article 32 du décret de 1899 son champ d'application spécial. Les préfets, grâce au casier central automobiliste créé par le projet, mais un peu modifié, auraient pu user utilement de la faculté que leur donne cet article de prononcer le retrait du permis de conduire.

La coexistence des deux espèces de retrait avait été proposée à la Commission par M. Simonet, mais celle-ci ne s'y est pas rallié, et l'amputation qu'elle a fait subir au projet du gouvernement est devenue de ce fait une véritable « *capitis deminutio maxima*. »

Tout le projet s'écroule du même coup et, à l'exception des dispositions de l'art. 2 (d'ordre différent et relatives aux personnes compétentes pour dresser les procès-verbaux) toutes les autres disparaissent. En effet le projet du gouvernement instituait au Ministère des Travaux publics un casier automobiliste qui devait recevoir les bulletins constatant la privation du droit de conduire et toute demande du certificat de capacité devait être accompagnée d'un extrait de ce casier. Il n'a plus aucune utilité et disparaît dans le projet de la commission : le retrait du permis de conduire, n'étant plus qu'un

accessoire d'une peine correctionnelle, devra figurer comme cette peine au casier judiciaire, et il suffira à toute personne faisant la demande d'un certificat de capacité d'y joindre un extrait de son casier, pour faire savoir au Préfet si elle a été l'objet d'une interdiction de conduire, et si elle se trouve dans la période d'interdiction.

On avait conçu de grandes espérances sur le casier automobiliste qui eût recueilli toutes les contraventions encourues par les chauffeurs : il semblait destiné à leur imposer, plus que toute autre mesure, le respect des règlements, par la crainte de se voir mal notés auprès de l'administration de la justice, mise à même de suivre chacun d'eux dans sa carrière, et d'apprécier à bon escient le degré de sa prudence habituelle. Le chauffeur que son casier eut révélé dangereux à raison des nombreuses contraventions y figurant, aurait échappé plus difficilement aux conséquences pénales et civiles des accidents par lui causés, et cette considération était de nature à le faire réfléchir, et à lui inspirer des conseils de prudence. Le casier créé par le projet du gouvernement était loin de satisfaire toutes ces espérances, puisqu'il ne devait contenir que la mention des retraits du permis de conduire, mais tel quel, il pouvait encore rendre de précieux services. La Commission le fait disparaître. Elle a craint qu'en dévoilant la série de

leurs imprudences, ce casier ne nuise à certains chauffeurs qui ne sont pourtant pas de ceux que la loi devrait prendre sous sa protection. Pour ne pas leur déplaire, la Commission a préféré sacrifier l'intérêt général en enlevant à la réforme tout ce qu'elle pouvait avoir d'utilité et d'efficacité.

Nous ne savons quel sort le Parlement destine à ces projets. Adoptera-t-il celui du gouvernement ? où se ralliera-t-il aux vues de la Commission ?

Dans le premier cas, il aura fait œuvre utile, mais qui sera loin d'apporter au problème qui nous préoccupe une solution complète et définitive. Dans le second cas, son œuvre sera vaine et dénuée de toute efficacité, elle rendra d'autant plus nécessaire la recherche, dans une autre voie, d'une réforme plus sérieuse et plus complète.

6° *Le Code de la route.*

Cependant cette réforme générale, cette solution complète et définitive, d'aucuns s'obstinent encore à la chercher dans la voie de la réglementation, et croient la trouver dans une refonte complète de tous les règlements régissant aujourd'hui la circulation publique. Cette réforme se présente sous le vocable magique de « Code de la Route », qui a le don d'enthousiasmer tous ceux qui ne sont point pressés de porter remède à l'anarchie et aux désordres de la circulation publique.

De deux choses l'une, ou le Code de la route ne sera que la réunion hâtive, en un seul texte, de tous les règlements actuellement en vigueur, ayant seulement subi quelques légères retouches, et l'on ne voit pas bien quel surcroît d'efficacité cette codification pourrait ajouter aux règlements aujourd'hui épars, ou bien il s'agira d'une refonte générale, faite sur des plans nouveaux, aussi complète que possible, portant sur tous les détails de la circulation publique sous toutes ses formes (on nous promet en effet d'y inscrire des chapitres réglant la marche des piétons et le vol des aéroplanes), et nous devons alors faire provision de patience, car ce n'est qu'au bout de longues années, que nous, ou nos neveux, pourrons jouir des belles perspectives qu'on nous promet d'aménager dans la forêt broussailleuse où nous nous égarons aujourd'hui. Que d'études diverses, d'expériences longues et délicates, de travaux de toutes sortes ne faudra-t-il pas pour aboutir à cette grande œuvre ! On verra les commissions succéder aux commissions, les volumineux rapports s'entasser en piles, les commissions parlementaires, les extraparlémentaires, les sociétés privées appelées à donner leur avis et en perpétuelle contradiction ; les discussions et les discours iront leur train et le Parlement ira le sien, qui n'est point comme chacun sait « d'une allure excessivement rapide ».

C'est une mauvaise plaisanterie et d'un goût plutôt amer, pour un médecin appelé auprès d'un malade, ayant besoin de secours immédiats, de lui promettre de faire venir du Tropique ou du Pôle, le remède qui doit le sauver. C'est un peu le cas de tous ceux qui nous jettent dans les jambes le Code de la Route, toutes les fois qu'il s'agit d'entreprendre une réforme quelconque. D'ailleurs il s'en faut de beaucoup que le remède qu'on nous propose ait infailliblement l'effet sauveur, qu'on attend de lui. Nous ne savons ce que sera le Code de la Route, si jamais il voit le jour ; mais pour avoir quelque efficacité, il devra être accompagné d'une refonte totale et complète, de notre système de police, et de la réorganisation des juridictions de simple police, car les règlements, si excellents soient-ils, n'ont aucune valeur quand ils sont appliqués avec intermittence et sans une discipline sérieuse qui en assure le respect. Peut-être, qu'après toutes ces réformes, seront satisfaits les esprits entichés de caporalisme, qui rêvent de soumettre toutes les initiatives au contrôle incessant d'une puissante discipline, mise au service d'une réglementation savamment ordonnancée, et présentant les grandes lignes d'ensemble d'un mouvement grandiose, mais d'aspect uniforme et triste qui ne serait pas certes dans le style, ni dans le goût français.

Nous ne sommes pas habitués comme les

Allemands, et nous ne nous habituerons jamais au joug d'une discipline pesante ; la force et l'autorité ne nous en imposent pas au même degré, et rien ne nous est plus insupportable que l'intervention quotidienne et indiscrete de cette autorité, pour régler dans le détail l'usage de nos facultés et de notre initiative. En France, les règlements semblent destinés à être perpétuellement violés, toutes les fois qu'on n'en aperçoit pas l'utilité immédiate et directe.

L'idée d'une obéissance passive nous irrite, et nous préférons être châtiés rigoureusement pour la faute dont nous nous sommes rendus coupables, que d'être brutalement empêchés de la commettre.

Tout système restrictif de liberté qui placerait l'automobiliste sous la tutelle constance d'une autorité tracassière, toujours prête à sévir avec rigueur contre les plus petits écarts et les moindres manquements à la discipline établie, serait tout de suite odieuse et aurait beaucoup de peine à s'acclimater sur notre sol, ce système risquerait de ne jamais entrer en vigueur. En tout cas, son application serait vouée fatalement à l'intermittence et au flottement, ce qui ne vaudrait pas mieux, car le meilleur moyen de ruiner toute autorité, c'est de laisser croire qu'elle n'agit que par caprice et arbitrairement. C'est pourquoi nous réclamons pour les automobilistes la liberté, aussi com-

plète que possible, mais avec son corollaire indispensable, la responsabilité, seule capable de maintenir dans de justes limites les manifestations de cette liberté.

CHAPITRE III

D'UNE RÉFORME DE DROIT PÉNAL

Considérations générales

La responsabilité peut être envisagée de deux points de vue différents. L'homme répond devant la Société toute entière des actes par lesquels il a compromis la sécurité publique en attentant à la vie, à la santé, à la propriété ou à l'honorabilité de ses membres, mais il doit compte en même temps à chacun d'eux en particulier du dommage que ces actes lui ont causé. Les comptes dus à la Société se règlent au moyen des diverses sanctions pénales établies par la loi, d'où son nom de responsabilité pénale, ceux dûs aux particuliers au moyen de dommages et intérêts, suivant les règles établies par les lois civiles, d'où son nom de responsabilité civile.

L'acte qui entraîne la responsabilité pénale de son auteur, doit être volontaire ; ce n'est qu'exceptionnellement, dans le cas d'homicide ou de blessure, que cette condition n'est point requise, encore faut-il qu'il y ait eu imprudence c'est-à-dire faute nettement caractérisée. Au

contraire, tout acte volontaire ou non qui a causé un dommage à autrui, oblige son auteur à une réparation pécuniaire, s'il y a eu faute de sa part, et cette condition n'est pas toujours indispensable.

Nous remarquons tout de suite combien le champ d'action de la responsabilité civile est plus vaste que celui de la responsabilité pénale. Ce n'est qu'exceptionnellement que celle-ci atteint les automobilistes, qu'on ne peut accuser raisonnablement d'écraser leurs semblables et de détériorer le bien d'autrui de propos délibéré, pour le plaisir ou le profit. Dans le Code pénal, seuls les articles 319 et 320 leur sont applicables au cas où il y a eu mort ou blessure par suite d'une imprudence qui leur est imputable ; tandis qu'au contraire tout dommage quel qu'il soit, occasionné par l'automobile, donne à celui qui le subit une action en indemnité contre le propriétaire ou le conducteur du véhicule. Il semble donc, par ce seul fait, qu'un système aggravant la responsabilité civile de l'automobiliste aurait une action bien plus étendue, et, par conséquent, une bien plus grande efficacité, qu'un système aggravant la responsabilité pénale, qui ne pourra jamais atteindre qu'un nombre très limité de chauffeurs. C'est pourtant cette raison même qui engage certaines personnes à préférer le second système au premier, dans la crainte qu'une réforme touchant

à la responsabilité civile des propriétaires et conducteurs d'automobiles n'atteigne indistinctement un trop grand nombre d'entre eux, sans réprimer assez rigoureusement les vrais coupables. Il faut, dit M. Dupuich « qu'on fasse « une distinction entre le promeneur ou mieux « le routier raisonnable, et ces fléaux des grands « chemins qui risquent, si l'on n'y met ordre, « d'ameuter l'opinion contre les autres ». « Puis- « qu'il est des chauffeurs qui ne se résignent « pas à respecter la vie et la propriété d'autrui, « il faut les corriger » (*). Pour ceux-ci, qu'on ait la main lourde, rien de mieux, mais qu'on ne fasse pas une loi qui atteigne la généralité des automobilistes, comme serait toute la loi modifiant les conditions de la responsabilité civile. « Il faut punir et punir sévèrement ceux qui abusent de la locomotion automobile et ceux-là seuls. La crainte d'une répression sévère a d'ailleurs une autre puissance d'intimidation, que celle d'une indemnité pécuniaire dont la charge est supportée en définitive par la compagnie d'assurances. « Le jour, dit M. Dupuich, où les amateurs de folles vitesses seront bien convaincus que ce qui les attend, en fait de circuit, c'est une promenade circulaire entre les quatre murs d'un préau, non pas même

(*) DUPUICH. *Les accidents d'automobiles. — Responsabilité et Peines.* — Extrait du Journal. *Le Droit*, déc. 1907.

pendant deux ans ou pendant deux mois, mais pendant 6 jours (minimum de la peine), la loi aura assurément un effet correctionnel très salutaire. »

Pour que la loi produise cet effet, deux conditions sont nécessaires : il faut qu'elle soit *rigoureusement* et *fréquemment* appliquée. Or, s'il peut dépendre de la vigilance et de la sécurité des parquets et tribunaux que la première condition se réalise, il n'en va plus de même de la seconde. Les articles 319 et 320 du Code pénal ne sanctionnent que l'homicide et les blessures par imprudence, hypothèses somme toute assez rares, et les tribunaux ne peuvent faire une application extensive des dits articles. Aussi, les automobilistes « qui ne se résignent pas à respecter la vie d'autrui » peuvent bien être atteints aujourd'hui par la loi répressive, non pas ceux qui ne respectent point la propriété d'autrui. D'ailleurs, même au cas où la première hypothèse se trouve réalisée, les juges ne sont pas toujours en état de prononcer une condamnation. La difficulté de prouver la culpabilité du prévenu, vient ici comme en matière civile gêner l'exercice de la justice et cette difficulté se trouve aggravée par les conditions inflexibles que la loi pénale impose pour l'administration de la preuve et auxquelles elle subordonne la condamnation. Le prévenu doit bénéficier de l'insuffisance de la preuve et nous savons qu'en matière

d'excès de vitesse, imprudence le plus souvent reprochable aux chauffeurs, cette insuffisance est la règle, une preuve certaine et indubitable de l'excès de vitesse étant presque impossible à fournir. L'automobiliste peut aisément se tirer d'affaire, et échapper assez souvent aux condamnations correctionnelles dont on le menace, l'efficacité de la loi répressive, et partant sa puissance d'intimidation se trouve de ce fait notablement diminuée.

Peut-on songer à étendre au moyen d'une loi le champ d'application des articles 319 et 320 du Code pénal et à modifier en ce qui concerne les accidents d'automobiles les conditions de la recevabilité et de l'administration de la preuve ? On ne voit pas comment on pourrait y parvenir sans bouleverser de fond en comble les principes fondamentaux du droit pénal, et pour le coup, les automobilistes seraient quelque peu fondés à parler de mise hors la loi et de persécution. C'est ce qu'il ne faut pas. Ceux qui veulent mettre un peu d'ordre et de justice dans les rapports des automobilistes avec les autres usagers de la route, n'ont l'intention de guillotiner personne, il ne faut pas donner prise à de tels soupçons.

Les seules réformes qui soient possibles en matière pénale, se réduisent donc à la création d'un délit spécial au cas de fuite de l'automobiliste après accident et à l'aggravation des péna-

lités en vigueur, soit par l'adjonction d'une sanction nouvelle dont nous avons déjà parlé : le retrait du permis de conduire, soit par la suppression du bénéfice du sursis dans les hypothèses prévues par les articles 319 et 320 du Code pénal.

La première réforme est déjà réalisée par la loi du 20 juillet 1908.

Délit de fuite

L'idée de créer un délit nouveau rendant celui qui s'enfuit après avoir causé un accident passible de peines correctionnelles, a pris naissance dès les premiers scandales auxquels donnèrent lieu les méfaits des automobilistes. C'est en 1901, le 24 octobre, que M. Chastenet, député, déposa sur les bureaux de la Chambre son projet de loi tendant à punir d'une forte amende et de prison le conducteur qui aurait tenté de se soustraire par la fuite à la responsabilité pénale ou simplement civile de l'accident qu'il a causé.

Cette proposition de loi reçut l'approbation de presque tous les membres du Parlement, et les représentants les plus automobilistes (MM. Binder et de Dion) notamment, ne furent pas les moins ardents à en approuver le principe, tout en discutant certaines de ses dispositions. Malgré cette adhésion presque unanime,

la proposition de M. Chastenet mit un temps assez long pour acquérir force de loi, par suite des lenteurs de la procédure parlementaire. Le Sénat avait cru bon, sur l'invitation du Garde des sceaux, de l'incorporer à un texte élargi, comprenant des dispositions d'ordre réglementaire ; elle dut donc revenir encore une fois devant la Chambre des Députés qui la renvoya à la Commission compétente.

Celle-ci, après avoir débarrassé le projet primitif des accessoires gênants qu'y avait ajoutés le Sénat, et lui avoir fait subir certaines modifications, chargea M. Chastenet du rapport. Le texte définitif fut voté successivement par la Chambre des Députés et le Sénat dans le courant de l'année 1908, et promulgué le 20 juillet de la même année ; en voici le texte :

Article unique :

« Tout conducteur d'un véhicule quelconque
« qui, sachant que ce véhicule vient de causer
« ou *d'occasionner* un accident, ne se sera pas
« arrêté, et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir
« encourue, sera puni de six jours à deux mois
« de prison, et d'une amende de 16 francs à 500
« francs, sans préjudice des peines contre les
« crimes ou délits qui se seraient joints à
« celui-ci.

« Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à
« l'application des articles 319 et 320 du Code

« pénal, les pénalités encourues aux termes de
« ces articles seraient portés au double.

« Les dispositions de l'article 463 du Code
« pénal sont applicables au délit prévu par la
« présente loi. »

Jusqu'à cette loi, les auteurs d'accidents d'automobiles ne pouvaient être poursuivis correctionnellement qu'en vertu des articles 319 et 320 du Code pénal, du chef d'homicide ou de blessures par imprudence. La loi du 20 juillet 1908, crée un délit nouveau, celui de fuite, et les automobilistes peuvent être frappés de peines correctionnelles, non seulement à raison de dommages causés à la personne, mais encore de dommages causés à la propriété, s'ils ont tenté de se soustraire par la fuite à l'obligation qui leur incombait de les réparer.

Les automobilistes ne sont pas les seuls à être atteints par les dispositions de la présente loi, mais « tout conducteur d'un véhicule quel-
« conque. . . . qui ne se sera pas arrêté, etc. . . . » Satisfaction fut ainsi accordée aux représentants de l'automobilisme à la Chambre, qui réclamaient que l'on ne fit pas une loi spéciale à l'encontre des seuls conducteurs d'automobiles, mais une loi commune s'appliquant à tous ; en fait, les chauffeurs se trouvent être plus particulièrement atteints par cette loi, parce qu'ils commettent bien plus facilement et bien plus

fréquemment que n'importe quels autres voituriers, le délit qu'elle réprime.

Il ne suffit pas pour encourir les peines édictées par la loi que l'automobiliste ne se soit pas arrêté, il faut encore qu'il ait eu connaissance de l'accident qu'il vient de causer.

Par contre, il n'est pas nécessaire que l'accident se soit produit par contact, il suffit qu'il ait été « *occasionné* » par l'automobile, cette disposition fut adoptée malgré les efforts énergiques de M. de Dion, mais de fervents défenseurs de l'automobilisme s'y sont ralliés, tel que M. Defert dont M. Chastenet cite l'opinion dans son rapport : « Limiter leur responsabilité (des conducteurs de véhicules) au cas d'accident par contact, c'est encourager leur insouciance dans tous les cas en leur assurant l'impunité. »

L'acte lâche et déloyal qui consiste à s'enfuir pour échapper aux conséquences de l'accident qu'on a causé, ne mérite aucune indulgence, aussi est-ce à juste titre que la loi du 20 juillet 1908 édicte contre celui qui s'en rend coupable des pénalités sévères, les mêmes à peu près que celles dont le Code pénal punit le délit de blessures par imprudence, le maximum de l'amende est même porté à 500 francs au lieu de 100. Au cas d'homicide ou de blessures par imprudence, les peines prévues par le code sont doublées. Cependant les juges sont toujours autorisés à

accorder le bénéfice de la loi de sursis au cas où ils le jugeraient à propos.

Cette loi était nécessaire, depuis longtemps l'opinion publique la réclamait. La lâcheté des gens sans scrupules qui n'ont même pas le courage d'accepter la responsabilité des méfaits qu'ils commettent, mais pour s'y dérober profitent des facilités que leur offre la locomotion nouvelle, révolte toute conscience humaine. Les automobilistes eux-mêmes qui ont souci de l'honneur de leur corporation ont flétri maintes fois comme il convenait la conduite odieuse de cette espèce de chauffeurs « ce sont des scélérats, disent-ils, qu'on les traite comme tels ». Les pénalités édictées par la présente loi leur paraissent encore trop douce. M. Quérenet demandait à la Société d'Etudes législatives qu'on assimilât le fuyard au meurtrier. C'est peut-être aller un peu loin et l'on ne voit pas bien comment on y pourrait parvenir, puisque l'élément volontaire nécessaire pour constituer le meurtre fait ici défaut. Il nous semble d'ailleurs que les peines de l'article 319 du Code pénal, portées au double en cas de fuite, pourraient suffire à intimider les chauffeurs, s'ils ne connaissaient trop bien le moyen de les éviter, et ce moyen c'est justement la fuite, objet même du délit que l'on veut réprimer.

La loi du 20 juillet 1908, est destinée à n'avoir que très peu d'efficacité ; elle ne fera que dimi-

nuer dans une faible mesure le nombre des accidents anonymes, mais non les supprimer ; elle ne peut, en effet, être appliquée qu'au cas où le fuyard est reconnu et arrêté, mais justement, la plupart du temps, cela est impossible, à raison même des facilités qu'offre l'automobile pour disparaître avec rapidité et sans laisser de traces.

D'après une statistique dont nous nous sommes déjà servi et qui nous offre les meilleurs garanties d'exactitude, statistique officielle des accidents causés en Allemagne par les véhicules à moteurs mécaniques, du 1^{er} avril au 30 septembre 1906, nous constatons que pendant cette période 2.290 accidents ont été causés par les automobiles et motocycles et que 381 fois le conducteur a réussi à prendre la fuite. Les recherches de la police pour le retrouver, ont abouti 98 fois, au contraire dans 283 cas, l'auteur de l'accident et le propriétaire de l'automobile sont restés inconnus, c'est-à-dire que les recherches de la police ont été infructueuses dans plus de 74 % des cas de fuite. Et ceci se passe en Allemagne, où la police est beaucoup mieux organisée qu'en France, les règlements plus sérieusement appliqués et l'autorité respectée davantage. Ce n'est pas le chiffre des 75 %, mais celui de 80 ou 90 % qu'il faudrait adopter comme représentant la proportion des automobilistes qui réussissent, en France, à

dépister les recherches de la police, et à échapper aux pénalités de la loi du 20 juillet 1908. Depuis deux ans qu'elle est en vigueur, on ne remarque pas que le nombre des accidents anonymes ait sensiblement diminué. Les automobilistes en sont quitte aujourd'hui pour s'enfuir à une allure plus rapide encore, en prenant davantage des précautions. La loi du 20 juillet 1908 excellente, dans son principe et dans ses intentions, n'aura donc été, comme l'annonçait bien avant sa promulgation M. Ambroise Colin, qu'une « manifestation *platonique* d'indignation, contre un acte d'inqualifiable lâcheté. » (*Accidents d'aut. et la loi. Rev. Pol. et Parl.*, 10 janv. 1908.)

Retrait du permis de conduire

L'aggravation des pénalités existantes, dans tous les cas où les automobilistes peuvent être l'objet de poursuites correctionnelles, aurait-elle une efficacité plus grande ?

Nous avons parlé précédemment des projets de loi relatifs au retrait du permis de conduire. Nous avons dit que cette mesure pourrait avoir une certaine utilité au point de vue préventif, comme sanction des infractions aux règlements, et qu'appliquée fréquemment elle pourrait contribuer à en assurer le respect ; mais si cette mesure n'est destinée qu'à s'ajouter aux pénalités prononcées en vertu des articles 319 et 320

du Code pénal, elle n'aura que bien peu d'efficacité, parce qu'elle ne possède pas une force d'intimidation plus grande que la crainte qu'inspire à l'automobiliste l'idée de passer quelque temps en prison et de payer une forte amende.

Refus de sursis.

Une autre aggravation de la loi pénale consisterait dans l'obligation imposée aux juges de refuser le sursis aux automobilistes auteurs d'accidents, à la charge desquels serait relevée une faute particulièrement caractérisée.

Cette question a été examinée à la Société d'Etudes législatives, en 1907. M. Le Poittevin s'éleva avec force contre toute disposition de ce genre, il a fait observer qu'il serait très grave d'apporter une dérogation particulière au principe général de la loi du 26 mars 1891, qui n'en comporte actuellement aucune. On ne peut, sans danger, pratiquer une brèche dans cette grande et salubre institution. On risquerait, d'ailleurs, d'aller, par ce moyen, à l'encontre du but cherché ; c'est ce que démontre fort bien M. Dupuich (*).

« C'est, dit-il, une grande erreur de croire que, pratiquement, on aggrave la répression en aggravant obligatoirement la peine. Quiconque a quelque peu l'usage des juridictions répressives

(*) *Les accid. d'aut. Peines et Responsabilités*. Extrait du journal *Le Droit*, déc. 1907.

sait que là surtout, en demandant trop, on obtient moins. Le Juge avec son expérience des choses et des hommes, éclairé par les débats sur le véritable caractère du délit, est singulièrement mieux placé pour en apprécier la gravité punissable qu'un législateur assis à sa table pour rédiger un texte de loi. Si, pour un fait qui, en conscience, lui paraît relativement excusable, la loi impose au juge une condamnation disproportionnée avec la culpabilité du sujet, il le renverra absous plutôt que de le frapper d'une peine excessive. Là est le secret de maint acquittement prononcé par la Cour d'Assises, au grand scandale du public ; il n'en va pas autrement devant les tribunaux correctionnels, moins impressionables sans doute, mais bien souvent aussi meilleurs arbitres du juste et de l'injuste. Il serait donc regrettable, au point de vue des principes, regrettable au point de vue des résultats, d'effacer la faculté de sursis. Mais cela dit, on ne peut pas ne pas souhaiter — et le vœu en a été formellement émis par la Société d'Etudes législatives (1907, p. 93) — que les juges se montrent ici dispensateurs assez rigoureux des pénalités légales et qu'ils n'accordent le sursis qu'à bon escient. »

On ne saurait mieux dire. Il ne faut pas priver le juge de la faculté d'accorder à l'automobiliste le bénéfice de sursis, d'abord parce que celui-ci peut quelquefois mériter cette faveur,

ensuite parce qu'on risquerait de provoquer de trop fréquents acquittements.

Les raisons qu'invoque M. Dupuich ont une portée très générale, et valent contre toute aggravation de la répression pénale, aussi bien qu'à l'encontre de cette mesure particulière du refus de sursis. En édictant des peines qui peuvent paraître disproportionnées à la culpabilité du sujet, le législateur irait à l'encontre du but qu'il se propose. C'est la condamnation de toute réforme répressive en notre matière, elle était intéressante à recueillir de la bouche d'un des plus ardents adversaires de toute entreprise tendant à modifier la responsabilité civile des propriétaires et conducteurs d'automobiles.

Il y aurait encore un autre inconvénient non moins grave à édicter des pénalités plus fortes à l'encontre des automobilistes : elles frapperaient le plus souvent d'humbles préposés dont la plus grosse faute a été simplement d'obéir aux ordres de leurs maîtres. C'est ceux-ci qu'il faudrait atteindre, et ce n'est pas par la voie des sanctions pénales qu'on peut y arriver. En droit pénal, le maître n'est point responsable de son préposé, sauf le cas où se trouvant dans le véhicule au moment de l'accident et par conséquent à même de donner des conseils et des ordres à son chauffeur, il peut être considéré comme complice du délit, et poursuivi de ce chef. Peut-être y aurait-il lieu de préciser

dans un texte nouveau les cas de responsabilité pénale du propriétaire d'automobile, mais on ne peut aller plus loin ; le principe de la personnalité des peines s'y oppose absolument.

Supériorité d'une réforme de responsabilité civile

L'expérience nous a appris la faillite de la loi du 20 juillet 1908, en nous la montrant incapable de réaliser les promesses qu'on avait faites en son nom ; le raisonnement vient à son tour nous convaincre de l'inefficacité et de l'inopportunité de toute aggravation de la loi pénale, ce n'est donc pas dans cette voie qu'il convient de rechercher la véritable solution juridique du problème que pose devant nous l'accident d'automobile.

Il ne faut point nous laisser entraîner par les conseils imprudents d'une opinion publique trop facilement impressionnable. Chaque fois que se produit quelque accident sensationnel, ou quelque abus scandaleux, nous l'entendons aussitôt faire appel à la force, et réclamer une répression à outrance. La prison, et au besoin la guillotine lui suffisent à résoudre les problèmes les plus complexes. Gardons-nous de donner à celui qui nous préoccupe une de ces solutions trop faciles qui mènent tout droit aux excès tyranniques et à l'iniquité.

L'automobiliste ne mérite pas d'être traité en criminel. Quand il s'élance à des allures folles pour satisfaire sa passion de la vitesse, il n'a pas présente à l'esprit l'idée du meurtre possible, ni l'image de sa victime broyée sous les roues de l'automobile ; cette vision nette et précise suffirait à elle seule pour calmer sa témérité, tout autant et davantage même que les pénalités rigoureuses dont on pourrait le menacer. Il serait déraisonnable de lui prêter une mentalité d'assassin, inaccessible à tout sentiment d'humanité, et incapable d'être maîtrisée autrement que par la crainte d'un terrible châtement.

Une seule chose manque à l'automobiliste : la notion exacte de ses devoirs et de sa responsabilité, et ce n'est pas au moyen de pénalités excessives, frappant dur, mais exceptionnellement, qu'on parviendra à lui inculquer.

A dépasser certaine vitesse, on risque l'accident, on le rend presque inévitable, l'automobiliste ne peut l'ignorer, mais s'il reste sourd aux conseils de prudence que lui dicte sa conscience, c'est qu'il sait, d'autre part, que les accidents ne sont pas toujours mortels, ni toujours accompagnés de graves lésions corporelles, certaines statistiques lui apprennent que les accidents de personnes ne forment dans l'ensemble qu'une infime minorité. Ainsi rassuré, notre automobiliste n'éprouve aucun scrupule à accé-

lérer son allure, au delà de toute prudence, il escompte les chances qu'il a de s'en tirer à peu de frais, tout de même que sa victime. Qu'importe quelques dégâts matériels ! S'il est consciencieux, le propriétaire de l'automobile chargera la compagnie à laquelle il s'est assuré de discuter avec la victime, et de régler l'affaire au mieux de ses propres intérêts, la compagnie n'y manquera pas. Est-il moins scrupuleux ? L'automobiliste trouvera d'excellentes raisons pour se dispenser de rien déboursier ou pour réduire à son minimum la responsabilité qui lui incombe. N'est-il pas le seigneur de la route moderne ? tous ceux qui ne s'écarterent point respectueusement sur son passage n'ont-ils pas nécessairement tous les torts ? De quoi se plaint ce paysan qui s'est approprié sans droit la chaussée au profit de ses canards et de ses dindons ? de quel droit se réclame ce roulier insolent qui accapare le milieu de la chaussée et volontairement reste sourd à tout avertissement ? De même qu'au regard de certaines personnes atteintes de cette maladie nouvelle qu'on nomme autophobie, tout automobiliste est nécessairement un écraseur, un criminel, ou un fou, qu'il convient d'enfermer dans une prison ou un asile d'aliénés, de même dans l'esprit de ceux qu'on désigne du nom de chauffards, tout roulier un peu lent à se détourner est un ivrogne ou une mauvaise tête, tout paysan un usurpateur de

la voie publique, dont la propriété ne mérite pas mieux d'être respectée, qu'il ne respecte lui-même les droits de la circulation publique. Cet état d'esprit est la cause de bien des désordres et de bien des injustices, il faut le combattre, et ce « n'est qu'au moyen d'une bonne loi « d'indemnisation qu'on arrivera à le dissiper. »

Quand l'automobiliste sera convaincu qu'il ne peut léser la propriété d'autrui sans être forcé de subir lui-même toutes les conséquences pécuniaires de cette lésion, il sera fatalement ramené à une conception plus équitable des droits d'autrui et du respect qu'il leur doit. Les accidents de personnes diminueront d'autant que sa prudence augmentera avec le souci de ménager ses intérêts. Ainsi une loi d'indemnisation frappant l'automobiliste à la bourse, dans une juste mesure, mais à coup sûr, toutes les fois qu'il aura nui à la propriété, à la personne physique ou morale d'autrui, nous mènera sûrement au but qu'on chercherait en vain à atteindre soit par une réglementation minutieuse et tracassière, soit par une aggravation de la répression pénale, mesures qui, à raison de leur caractère excessif et draconien, ne seraient susceptibles que d'une application intermittente et exceptionnelle. Tout au contraire, une loi d'indemnisation fonctionnera toujours et sûrement, puisque son application ne dépendra plus (comme le fait remarquer M. Colin), des vellétés plus ou

moins durables d'autorités souvent insuffisantes, mais de l'initiative des particuliers lésés, de leur désir d'obtenir la réparation pécuniaire des sinistres qui les auraient atteints » (*).

Une réforme touchant à la responsabilité civile des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accident s'impose encore pour une autre raison plus directe et plus péremptoire : c'est que le système de responsabilité civile actuellement en vigueur que nous a légué le Code civil, et la tradition jurisprudentielle, ne correspond plus exactement à tous les besoins de notre époque et particulièrement au problème juridique de l'accident d'automobile, ce qui fait qu'il aboutit parfois à de véritables iniquités. Nous n'avons pas l'intention de revenir sur ce point, ni d'en recommencer la démonstration, nous renvoyons à la première partie de cette étude. Il s'agit maintenant de rechercher quel doit être le sens et la portée de cette réforme et le moyen de la réaliser le plus pratique et le plus conforme aux progrès de la science juridique.

(*) M. Ambr. Colin. *L'accident d'autom. et la loi. Rev. Polit. et Parl.*, n° du 10 janvier 1908, p. 129.

CHAPITRE IV

DU RENVERSEMENT DE LA PREUVE. — EXAMEN DES LOIS ET PROJETS ÉTRANGERS

Objet de la réforme. — C'est la culpabilité de l'auteur du dommage qui, selon le principe de la responsabilité subjective consacré par l'article 1382 du Code civil, est la source de son obligation de réparer. D'où la nécessité pour celui qui réclame en justice des dommages-intérêts, de prouver la faute de l'auteur du dommage, celui-ci jusqu'à ce que cette preuve soit faite doit être considéré comme non coupable, sauf les exceptions établies par la loi, dans le cadre desquelles ne rentre pas l'hypothèse de l'accident d'automobile. Le conducteur d'un véhicule de ce genre se trouve donc bénéficier sans raison d'une présomption de non culpabilité qui ne tombe que devant la preuve de sa faute.

La victime de l'automobile doit fournir cette preuve, tâche beaucoup trop lourde pour elle, en effet, dans un très grand nombre de cas, il n'y a pas eu de témoins, il est donc impossible de déterminer dans quelles conditions l'acci-

dent s'est produit ; les témoins, s'il y en a, n'ont rien vu, ne se souviennent de rien, tant l'accident s'est produit avec rapidité, en tout cas, ils ne peuvent fournir que des indications vagues et imprécises ou des appréciations personnelles, que les automobilistes s'empressent de récuser, sous prétexte que le profane est incapable d'apprécier s'ils sont ou non en faute, particulièrement en matière de vitesse. L'automobiliste bénéficie de l'insuffisance de la preuve, il jouit donc en face de sa victime, d'un privilège que rien ne justifie en fait. La raison et l'équité exigent que ce privilège soit aboli. Elles réclament davantage encore.

Quand on aura déchargé la victime du fardeau de la preuve, on n'aura qu'en partie réparé l'iniquité de sa situation actuelle. Pour obtenir l'indemnité à laquelle elle a le droit, il faut encore qu'elle se trouve en face de celui qui l'a réalisée, qu'elle puisse l'assigner devant le Tribunal, et, sa créance en dommages-intérêts, étant reconnue, que son créancier soit solvable. Conditions qui sont loin de se réaliser, dans tous les cas. Si, dans l'ensemble, des accidents d'automobiles, ceux dont l'auteur ne peut être retrouvé, représentent une proportion considérable : 20 %, 25 % et même davantage — ce que nous croyons avoir démontré, — on se rend compte que cet autre aspect du problème mérité d'être envisagé et qu'il importe de le résoudre.

La réforme de la responsabilité civile qui s'impose en matière d'accidents d'automobile doit se proposer un double but : faciliter le recours de la victime et le rendre plus efficace.

Le premier de ces deux buts, sera atteint au moyen d'un renversement de la preuve, l'automobiliste étant responsable *a priori* du dommage causé par son véhicule, jusqu'à ce qu'il ait démontré que l'accident est survenu par suite d'un événement indépendant de sa volonté. C'est un point sur lequel presque tout le monde est d'accord, et même un certain nombre d'amis fervents de l'automobiliste, qui se rendent compte qu'on ne gagne rien à défendre une cause mauvaise et à s'opposer aux nécessités les plus évidentes.

L'interversion de la preuve s'impose, et les adhésions nombreuses que cette idée a recueilli à l'étranger, soit dans les sociétés de juristes, soit dans les parlements, soit même au sein des associations d'automobilistes, en est un des meilleurs arguments. Partout des projets de lois ont été élaborés dans le but de la faire triompher, et dans plus d'un pays la loi l'a déjà consacrée.

« Au train dont vont les choses, disait en 1907, M. Ambroise Colin, la République française sera probablement bientôt le dernier pays du monde où l'on aura encore à faire valoir de telles revendications. » Ces paroles prennent

plus que jamais aujourd'hui un air de prophétie. Déjà en Danemark, en Allemagne, en Autriche la réforme est réalisée sinon en entier, du moins dans sa partie essentielle, celle relative au renversement de la preuve. La Belgique et la Suisse sont en train de l'accomplir, et si l'Angleterre semble indifférente à la question de responsabilité des accidents d'automobiles, c'est que cette question est déjà tranchée par la jurisprudence anglaise dans un sens très favorable aux intérêts du public.

Angleterre. — La circulation des automobiles est régie en Angleterre par les Motor-Cars Act, de 1896 et 1903, ils sont d'ordre réglementaire et édictent des peines très sévères contre les auteurs d'infraction, de 5 livres (15 francs) à 50 livres (1.250 francs) et jusqu'à 3 mois d'emprisonnement, ce qui explique que les règlements soient mieux observés en Angleterre qu'en France. Pour trancher la question de responsabilité civile qui se pose après chaque accident, la jurisprudence anglaise adopte le principe suivant :

« Tout automobiliste, tout motoriste doit s'attendre, lorsqu'il circule sur la voie publique, à ce qu'il y rencontrera d'autres personnes, et en conséquence, il est tenu d'être toujours à même d'empêcher que sa machine ne leur cause aucun dommage. Si donc un accident

survient, l'automobiliste a contrevenu à son obligation, il a commis une faute et nous le condamnons » (*).

La jurisprudence anglaise est singulièrement plus rigoureuse que la nôtre à l'égard des automobilistes, tout en gardant l'idée de faute comme source de l'obligation de réparer, elle aboutit à une solution analogue à celle qu'on obtiendrait au moyen de la responsabilité objective, indépendante de l'idée de faute et basée sur le seul fait du dommage, puisqu'elle tend à considérer qu'il y a faute toutes les fois qu'il y a dommage. Les automobilistes doivent veiller à ce qu'aucun accident ne se produise, cette obligation s'impose à eux de façon absolue, et le seul fait du dommage causé les met en état de faute. D'où il résulte que seule la faute de la victime, le cas fortuit ou de force majeure pourrait exonérer l'auteur de l'accident. Les utilisations industrielles de l'automobile sont traitées plus rigoureusement encore, elles sont placées pour la plus grande partie sous le régime des transports en commun (Common carriers). Or, le transporteur en commun est toujours responsable dans tous les cas, exception faite de l'*act de Dieu*, c'est-à-dire la catastrophe naturelle et l'*irruption d'un ennemi public*, hypothèses bien exceptionnelles.

(*) D'après Haddy (The save of automobiles) cité par M. Ambroise Colin. *Soc. d'Et. lég.*, Bul., 1907 page 401.

On comprend que le public anglais, suffisamment protégé par cette loi du *Common carriers*, par la jurisprudence que nous avons indiquée, et par des juges qui ne craignent pas d'avoir la main lourde et de prononcer de fortes condamnations, n'éprouve pas le besoin d'une législation spéciale, réglant la responsabilité civile des automobilistes en cas d'accident, et se contente d'une réforme des règlements. Il n'en va pas de même dans les autres pays d'Europe où on a dû demander à une législation spéciale aggravant la responsabilité civile des propriétaires et conducteurs d'automobiles, une protection nécessaire contre leurs excès et un remède aux injustices auxquelles donne lieu en notre matière le système de la responsabilité subjective.

Danemark. — C'est le Danemark qui, le premier, réalisa cette réforme par sa loi du 30 mars 1906, dont l'article 38 est ainsi conçu :

« Si, par le fait d'une collision avec l'automobile, ou par le fait que les chevaux des passants s'emballent, effrayés par l'automobile, ou si d'une manière quelconque, un préjudice est causé à des personnes ou à des objets dans le voisinage de l'automobile, celui qui est responsable de l'automobile sera tenu de réparer le préjudice, s'il n'est pas prouvé que le préjudicié lui-même a occasionné intentionnellement

ou par négligence le préjudice, ou s'il résulte des circonstances que le préjudice ne pouvait être évité par l'attention et la circonspection que l'on peut demander d'un conducteur.

« L'obligation de l'indemnisation retombe sur celui, qu'il soit propriétaire, ou qu'il soit un employeur, qui a utilisé l'automobile pour la circulation sur la voie publique, etc..... »

C'est, comme on le voit, le système de l'interversion de la preuve pur et simple, avec faculté pour l'automobiliste de s'exonérer en prouvant qu'il n'y a pas eu faute *d'attention* ou de *circonspection* de sa part.

Allemagne. — Cette solution n'a pas paru suffisante en d'autres pays. L'automobiliste même en l'absence de faute ne doit-il pas être responsable de l'accident provenant d'un défaut de fonctionnement ou d'un vice propre de sa machine, comme par exemple au cas d'explosion, ou de rupture d'un organe ? A cette question, les jurisconsultes allemands ont répondu par l'affirmative dès 1902, au Congrès qu'ils tinrent à Berlin (*) en préconisant un système de responsabilité aggravée basée sur le principe du risque avec responsabilité collective et solidaire.

(*) *Verhandlungen des XXVI juristentages 1902. Rapport de Hilse F., pages 11 à 85.*

Sous l'influence de ces idées, et sous la pression de l'opinion publique exprimée par diverses associations corporatives, et par les Assemblées des Etats confédérés, le Reichstag adopta, le 26 février 1904, à la presque unanimité de ses membres, une motion présentée par le prince de Schönaich Carolath, et plusieurs de ses collègues, invitant le gouvernement impérial à déposer un projet de loi relatif à la réparation des dommages causés par les automobiles.

Le 1^{er} mars 1906, M. de Bulow déposait un projet de loi adoptant le système de la responsabilité aggravée, mais sans la responsabilité collective et solidaire. De nombreux orateurs critiquèrent à ce sujet le projet dans la séance du Reichstag, du 28 avril 1908. Le gouvernement par l'organe de M. le Dr Nieberding, sous-secrétaire d'Etat, reconnut les avantages du système de la responsabilité collective et solidaire, mais déclara qu'en cherchant à asseoir sur des bases rationnelles l'organisation d'une association de garantie, on s'était heurté à des difficultés d'ordre pratique; il était impossible d'établir *a priori* d'une manière équitable, la part contributive de chaque automobiliste dans la responsabilité commune, avant d'avoir déterminé, au moyen d'une enquête statistique détaillée, le danger respectif des différents types d'automobiles ; le gouvernement se voyait donc forcé de retarder l'élaboration des dispositions

relatives à l'association de garantie, mais ne l'abandonnait que provisoirement.

Le projet du gouvernement fut renvoyé à la Commission compétente. Sur ces entrefaites, le Reichstag fut dissous le 13 décembre 1906, le projet devint caduc, et le chancelier n'en renouvela pas le dépôt devant la nouvelle Assemblée.

Le 27 février 1907, plusieurs députés présentèrent une motion invitant le gouvernement à déposer un nouveau projet de loi, et le 23 avril, M. de Schönaich Carolath, vint soutenir cette motion à la tribune. Le sous-secrétaire d'Etat, M. Nieberding lui opposa une exception dilatoire. Le gouvernement ne croyait pas pouvoir légiférer en la matière, avant d'avoir recueilli une statistique détaillée des accidents et éprouvé le nouveau règlement sur la circulation des automobiles. La statistique annoncée paraît à la fin de mai 1907, elle porte sur une période de 6 mois, du 1^{er} avril au 30 septembre 1906, et ses résultats ne font qu'affirmer la nécessité d'une législation spéciale, assurant la réparation des accidents d'automobiles. Cependant le gouvernement ne semble pas pressé de reprendre les travaux relatifs à la réforme réclamée. Une vigoureuse opposition dirigée par les associations automobilistes, les journaux sportifs, et appuyée par de hauts protecteurs (le prince Henry de Prusse notamment), semble influencer fâcheusement le gouvernement.

Le 12 février 1908, M. de Schöenaich Carolath monte à la tribune du Reichstag, il s'étonne que le gouvernement qui a précédemment reconnu la nécessité d'une législation spéciale, réglant la responsabilité des accidents d'automobiles paraisse aujourd'hui se désintéresser de la question, l'orateur attribue ce changement d'attitude à de hautes influences qui font pression sur le gouvernement. M. de Nieberding lui répond en déclarant que l'élaboration du projet de loi est confiée à l'Office Impérial de Justice. Quelques mois en effet après cette déclaration, le gouvernement présentait un projet au Reichstag, le 5 novembre 1908.

Ce projet est loin de satisfaire tous les desiderata des promoteurs de la réforme ; pour des raisons économiques, le gouvernement impérial a cru bon d'atténuer sensiblement le projet primitif : l'idée d'une responsabilité solidaire et collective est définitivement abandonnée ; le champ d'application de la responsabilité aggravée est très limité, elle n'a pas lieu au cas où l'automobile servait au transport de la personne lésée, ni dans celui où l'automobile est incapable de dépasser en plaine une certaine vitesse maxima. En cas de faute quelconque de la victime, la responsabilité est partagée, l'auteur de l'accident peut même en être exonéré totalement.

L'exposé des motifs fait ressortir que le

projet a tenu compte dans la plus large mesure des intérêts de l'industrie automobile, des besoins du commerce allemand, et de la défense nationale. Le projet est donc présenté comme une transaction entre les divers intérêts opposés, il fut en effet considéré par un très grand nombre de membres du Reichstag comme réduisant à son minimum la réforme indispensable.

La loi du 3 mai 1909 qui régit actuellement en Allemagne la responsabilité civile des accidents causés par les automobiles reproduit en grande partie le texte de ce projet.

Aux termes de l'article 7, le propriétaire d'un automobile est responsable de l'accident toutes les fois qu'il ne prouve pas qu'il est exempt de faute, et que l'accident ne provient « ni d'un vice de structure du véhicule, ni d'un dérangement dans son fonctionnement. »

C'est le système du renversement de la preuve avec mise du cas fortuit à la charge de l'auteur de l'accident. Celui-ci se trouve exonéré au cas de faute de la victime ou d'un tiers « non attaché à l'emploi de l'automobile », à condition qu'il soit lui-même exempt de faute, et c'est à lui de le prouver (art. 7). Seuls les propriétaires d'automobiles pouvant dépasser 20 kilomètres à l'heure sur terrain plat sont soumis à ce régime qui n'est pas applicable d'ailleurs au cas où la victime était transportée par l'automobile au moment de l'accident (art. 8).

Le chiffre de l'indemnité est limité par des maxima qui ne peuvent être dépassés : 50.000 marks, en capital, ou 3.000 marks en rente annuelle pour mort ou blessure causée à une seule personne, 150.000 marks ou une rente de 9.000 marks au cas de mort ou blessures de plusieurs personnes, 10.000 marks au cas de dommage matériel.

L'idée de responsabilité collective et solidaire n'est pas reprise par la loi, qui, dans son ensemble, porte bien les marques d'une œuvre de transaction.

L'histoire de l'élaboration de la loi allemande du 3 mai 1909 nous donne assez bien la marche des idées concernant la réforme qui fait l'objet de cette étude dans la plupart des pays d'Europe. Partout ce sont, comme en Allemagne, les juristes qui posent le principe de la réforme et s'en montrent les défenseurs les plus convaincus. L'idée d'une responsabilité aggravée, basée sur le principe du risque paraît à la plupart d'entre eux la solution la plus naturelle et la plus juste du problème juridique posé par l'accident d'automobile. Les gouvernements et parlements font bon accueil à cette idée, mais non sans quelques hésitations et réserves inspirées par la crainte de nuire à une industrie nationale ou par des raisons de circonstance.

Les associations sportives, les constructeurs d'automobiles et les corporations de chauffeurs

s'empresment d'exploiter à leur profit ces craintes et ces hésitations. Partout, une opposition formidable s'organise, qui met en œuvre toutes les influences dont elle peut disposer, presse, puissances financières et autres, elle use avec habileté d'arguments dilatoires, prétextant l'insuffisance des renseignements, la nécessité des statistiques détaillées et complète devant servir de base à la nouvelle loi, afin d'en retarder le plus longtemps possible l'élaboration ; elle se sert adroitement de l'argument tiré de l'intérêt national et du développement de l'industrie automobile, pour faire pression sur ceux dont la prospérité économique de leur pays est le principal souci. Ces manœuvres réussirent en partie, bien des esprits timides et indécis en furent troublés, ce qui explique les retards considérables apportés dans l'élaboration des projets de loi, on dut en atténuer sensiblement les dispositions et la portée pour les rendre plus acceptables aux majorités. Mais les forces de réaction sont impuissantes à s'opposer longtemps aux mouvements d'opinion inspirés par un sentiment très net des nécessités sociales qui s'imposent. La réforme de la responsabilité civile des auteurs d'accidents d'automobiles est de celles-là. Aussi, l'Allemagne, le Danemark et l'Autriche l'ont-elles déjà réalisées.

Autriche-Hongrie. — L'empire Austro-Hon-

grois a même précédé l'Allemagne dans cette voie. Sa loi du 9 août 1908 adopte le principe du risque. Aux termes de cette loi, l'automobiliste est considéré *a priori* comme responsable de l'accident causé par sa machine, il ne peut s'exonérer qu'en prouvant la faute d'un tiers ou de la victime, ou « que le trouble de fonctionnement de l'automobile n'est pas imputable à sa structure ou à son conditionnement spécial » (*). Comme dans la loi allemande, l'application de ce principe est réservée aux accidents causés par des automobiles de vitesse.

Ainsi, dans les pays allemands, grâce, il est vrai, à toute une série de transaction et de concession mutuelles, la réforme est accomplie. Il n'en est pas de même ailleurs, soit que l'opposition contre les projets de réforme ait eu plus de succès, soit par suite de l'intransigeance des esprits, on s'est heurté à des difficultés qui ont retardé considérablement l'élaboration de la réforme, mais ces retards ne constituent pas une défaite, et il faut espérer qu'au contraire, ils permettront d'aboutir plus sûrement, et que des idées plus muries, et mieux étudiées, nous mèneront à une réforme plus complète et plus parfaite.

Belgique. — En Belgique, où la population

(*) Traduction du document n° 61 du Sénat Belge (session 1908-1909, page 37).

paraissait particulièrement irritée contre les excès des chauffards, la première proposition de loi relative à la responsabilité civile du propriétaire et conducteur d'automobiles, qui fut déposé au Sénat belge, le 13 novembre 1906, par MM. Magnette, Hanrez, Fléchet et Keesen, revêtait un caractère draconien à l'égard des automobilistes. Non seulement ceux-ci étaient responsables de l'accident sans qu'il fut besoin de prouver une faute à leur charge, mais la faute d'un tiers ne suffisait pas à les exonérer et les indemnités dues à raison d'accidents de personnes et même de choses étaient portées au double, véritable peine privée rappelant l'*actio in duplum* des Romains.

La Commission du Sénat belge, qui eut à examiner ce projet, en rejeta les idées les plus risquées et n'en garda que les plus sages, pour rédiger à son tour un projet qui peut être classé parmi les mieux étudiés, et les plus remarquables qui aient été proposés sur la question ; nous aurons l'occasion d'en faire l'analyse et la critique en le comparant aux projets français. Ce projet n'obtint pas la majorité des suffrages du Sénat ; il y a lieu d'espérer que la Chambre des Députés de Belgique, se montrera plus favorable aux idées qu'il renferme, et mènera à bien la réforme.

Suisse. — En Suisse, l'initiative du mouve-

ment appartient à M. le professeur Meili, de Berne, qui, dès 1902, émettait cette idée que les automobilistes devaient être soumis en ce qui concerne la responsabilité des accidents, à un régime spécial et préconisait un système de « responsabilité aggravée ». Il proposait en outre qu'on saisisit l'occasion de la revision de la loi de 1875 sur la responsabilité des chemins de fer, pour régler en même temps la question des accidents causés par les automobiles. Bien que le Conseil Fédéral se fut rallié à cette idée et se soit prononcé nettement en faveur de la responsabilité aggravée, le Conseil d'Etat préféra, en 1904, disjoindre les dispositions concernant les automobiles de la loi sur la responsabilité des chemins de fer, et régler la question par une loi spéciale, dont il confiait au Conseil Fédéral le soin de rédiger le projet.

M. Meili publiait en 1907 une série d'études de droit comparé, sur la législation régissant la circulation des automobiles et les accidents causés par ces véhicules. Il y exposait ses idées personnelles sur la question de responsabilité civile et présentait un projet de loi très bien étudié, auquel le principe du risque servait de base. Aux termes de ce projet, le « détenteur de l'automobile » serait en principe responsable, il ne pourrait être exonéré qu'au cas de force majeure (exception faite du vice de construction et du défaut de fonctionnement de la

machine) et au cas de faute « *grossière* » de la victime ou d'un tiers non employé au service de l'automobile. L'indemnité serait forfaitaire et réduite à un maximum. Le droit commun s'appliquerait au cas où la victime est transportée par l'automobile au moment de l'accident. Ce projet se rapproche, en beaucoup de points, de la loi allemande de 1909, mais au contraire de cette loi, il n'admet pas que la simple faute de la victime suffise à exonérer l'auteur de l'accident.

Ce projet, comme bien l'on pense, souleva les protestations de tout le monde de l'automobilisme. M. Martin, professeur de droit à Genève se posa en adversaire résolu de ce projet, et proposa, pour concilier les intérêts contraires, le renversement de la preuve pur et simple, qui rendrait l'automobiliste en principe responsable de l'accident « à moins qu'il ne justifie avoir pris toutes les précautions nécessaires. »

L'Automobile-Club de Suisse et la plupart des automobilistes se sont ralliés à ce système. Ainsi tout le monde est d'accord en Suisse, au moins sur le principe du renversement de la preuve, le seul objet du désaccord porte sur le choix entre les deux systèmes, le projet de M. Meili semble être le plus en faveur et a les plus grandes chances du succès.

France. — En France, la question de respon-

sabilité civile soulevée par les accidents d'automobiles a fait l'objet de deux propositions de loi, l'une fut déposée à la Chambre des députés en décembre 1906, par MM. Besnard et Dauthie, l'autre d'origine extraparlamentaire émane de la Société d'Etudes législatives qui, en l'année 1907, s'est occupée très activement de la question; nous en étudierons à loisir les dispositions.

Ces projets n'ont pas manqué de soulever comme dans les pays étrangers les projets analogues, de vives protestations de la part de tous ceux qui se croyaient lésés dans leurs intérêts, ces protestations revêtirent même chez nous un caractère plus violent et plus général, à raison de l'importance qu'a prise dans la vie économique de notre pays le développement de l'industrie automobile.

De la présomption de faute. — Renversement de la preuve pur et simple

De même qu'à l'étranger, en Suisse notamment, on a proposé en France, dans un but de conciliation, de réduire la réforme au renversement de la preuve pur et simple, ce qui dispenserait de toute preuve la victime de l'accident et obligerait, au contraire, l'automobiliste, pour s'exonérer de la responsabilité de l'accident, à prouver qu'il n'est pas en faute, système analogue à celui édicté par l'article 1385 du Code civil à

l'encontre des propriétaires d'animaux, et basé sur une simple présomption de faute.

Ce système est très en faveur dans certains milieux. Il a pour lui des apparences d'équité et semble résoudre de façon satisfaisante le problème relatif à la charge de la preuve, il n'est pas susceptible de porter grand préjudice au sport et à l'industrie automobiles ; ce qui lui a valu les suffrages de ceux qui ne consentent à faire les sacrifices imposés par l'équité que dans la mesure où le progrès économique et le développement industriel n'ont rien à perdre. Cette réforme satisfait aussi les ennemis naturels de toute innovation d'apparence un peu hardie, ceux qu'effrayent les transformations de la vie juridique et qui sont toujours prêts à s'inquiéter de leurs conséquences les plus lointaines et les plus problématiques. L'établissement d'une présomption de faute à la charge de l'automobiliste n'est pas de nature à leur inspirer de pareilles craintes, cette réforme en effet ne sortirait pas du cadre traditionnel de la responsabilité subjective et ne serait qu'une exception nouvelle à l'article 1382, analogue à celles que contient déjà notre Code.

On peut supposer que les auteurs du Code civil, s'ils avaient pu prévoir la locomotion nouvelle n'auraient pas traité les propriétaires d'automobiles mieux que les propriétaires d'animaux contre lesquels ils ont édicté une présomption

de faute. Ainsi, cette réforme se présente-t-elle comme une interprétation de la volonté du législateur, comme un achèvement de son œuvre, et se réduirait à un paragraphe nouveau ajouté à l'article 1384 ou 1385 du Code civil, solution qui paraît très heureuse à tous ceux que séduisent les idées d'harmonie et de continuité dans l'œuvre législative, mais est-elle conforme à l'équité ? correspond-elle aux besoins de la situation présente ? résout-elle de façon définitive et parfaite le problème juridique qui se pose devant nous ?

Le point essentiel de ce problème réside dans la difficulté de prouver cet élément fugitif et impondérable de psychologie juridique qu'est la faute, difficulté qui met celui à qui incombe la charge de fournir cette preuve dans une situation très inférieure vis-à-vis de son adversaire. Il paraît plus équitable de faire peser cette charge sur l'auteur de l'accident, dont le fait personnel est l'origine du trouble à propos duquel se pose la question de responsabilité civile.

Le renversement de la preuve pur et simple semble *a priori* résoudre le problème, et il le résoudrait en effet, si l'accident n'avait jamais qu'une cause unique : *la faute*, qu'elle soit imputable à l'auteur de l'accident, à la victime ou à un tiers, l'automobiliste ne pourrait s'exonérer qu'en prouvant directement ou indirectement la faute de la victime ou celle du tiers,

et de cette façon les conséquences de l'accident retomberaient toujours sur celui à qui il est imputable. Mais il est des cas, où il faut bien faire abstraction de l'idée d'imputabilité ; quand l'accident est le résultat d'un cas fortuit ou de la force majeure, il n'y a plus à proprement parler de personne moralement responsable.

Le Code civil partant de cette idée qu'il n'y a pas de responsabilité sans faute, laisse les conséquences du cas fortuit et de la force majeure peser sur celui qui en est la victime, et l'institution d'une présomption de faute à la charge de l'automobiliste ne changerait en rien les effets de ce principe. Supposons donc que le moteur d'un automobile éclate par suite d'une cause inconnue et que les éclats de la machine atteignent un passant, celui-ci ne pourra obtenir aucune indemnité de l'automobiliste, il en sera de même, si par suite de la rupture d'un organe de direction, l'automobile est projeté contre un passant, de même dans le cas d'éclatement d'un pneumatique. Dans toutes ces hypothèses, l'accident n'est évidemment pas imputable à l'automobiliste, il l'est encore moins à la victime. L'idée d'imputabilité paraît donc tout à fait insuffisante pour résoudre le problème, car il ne s'agit plus ici que d'une simple répartition de risques. La victime doit-elle être toujours condamnée à les garder à sa charge ? La question ne se pose pas pour ce qui est du résultat de la

force majeure, la fatalité a joué le grand rôle et si quelqu'un a le devoir moral de réparer le dommage ce ne peut être un individu isolé, qui n'a servi que d'instrument passif à une force supérieure à lui, mais la société toute entière. Au contraire, s'agit-il d'un accident provenant d'une cause inconnue, mais ayant sa source dans un vice propre de la machine et dans l'imperfection de ses organes, il paraît équitable que le propriétaire de cette machine, qui l'a incorporée à son patrimoine, en a fait sa chose et l'utilise pour son profit ou son plaisir, soit constitué l'assureur du public contre les risques auxquels il l'expose.

On peut faire une autre critique au système de la présomption de faute : dès lors que l'automobiliste aura prouvé que la victime de l'accident a commis une faute, si légère soit-elle, il se trouvera déchargé de la présomption qui pèse sur lui, et exonéré de toute responsabilité. Les tribunaux pourront peut-être s'il y a lieu établir un partage de responsabilité, en déclarant qu'il y a eu faute commune (et nous avons remarqué que ce procédé est assez en faveur), la victime ne touchera de ce fait qu'une indemnité dérisoire. Ce résultat ne paraît pas équitable. Serait-ce juste, en effet, de refuser une indemnité à un campagnard qui s'est laissé surprendre par une voiture automobile à un carrefour encombré de la capitale, parce qu'il s'est affolé

et n'a pas su se diriger avec une intelligence suffisante de la circulation des grandes villes ? Serait-il juste davantage de priver de toute indemnité des personnes victimes d'accidents parce que leur ouïe ou leur vue sont mauvaises ?

On ne peut exiger de tout le monde le même degré de prudence et de présence d'esprit. Le piéton, l'enfant, le vieillard ne peuvent être astreints à prendre quand ils s'aventurent dans la rue des précautions aussi minutieuses que le conducteur d'une 50 HP. « Si une machine, dit M. Ambroise Colin, fonctionne de telle sorte que la moindre inattention de ceux qui l'approchent expose ceux-ci à des accidents tragiques, n'est-il pas indispensable d'assujettir ceux qui en font usage à une responsabilité toute particulière et plus étroite ? »

Le système du renversement de la preuve pure et simple qui semble en principe très équitable ne le paraît plus dès qu'on l'éprouve dans ses résultats pratiques.

C'est en s'inspirant de ces considérations d'équité que MM. Besnard et Dauthie ont rédigé leur proposition de loi qui consiste en deux paragraphes ajoutés à l'article 1386 du Code civil.

En voici le texte :

ARTICLE UNIQUE

L'article 1386 du Code civil est modifié ainsi qu'il suit :

« Article 1386. — Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

« Le propriétaire d'un véhicule automobile est dans tous les cas et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule.

« La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une *faute lourde* à la charge de la victime. »

Ce projet répond bien aux desiderata que nous exprimions tout à l'heure. Seule la preuve directe de la *faute lourde* et non pas d'une faute quelconque de la victime exonère l'automobiliste et le cas fortuit reste à sa charge.

Pourquoi MM. Besnard et Dauthie ont-ils rattaché ces dispositions concernant les propriétaires d'automobiles à l'article 1386 du Code civil, relatif aux propriétaires d'un bâtiment qui cause un dommage par sa ruine ? Il n'y a aucun point de comparaison possible entre la présomption de faute qu'on veut instituer à la charge des automobilistes et le cas très spécial de responsabilité édicté par l'article 1386. Il s'agit là d'une présomption de faute irréfragable, d'une responsabilité de plein droit qui ne le cède pas à la preuve contraire : le propriétaire du bâtiment qui a causé un dommage

par sa ruine, réussirait-il à prouver que la personne lésée a commis une faute, n'en serait pas moins tenu à l'indemniser, si celle-ci prouve que le dommage qu'elle subit provient de la ruine du bâtiment, ou que cette ruine est due à un défaut d'entretien ou à un vice de construction ; mais cette double preuve à la charge de la victime est une condition *sine qua non* de la responsabilité édictée par l'article 1386 contre le propriétaire du bâtiment en ruine.

L'addition à l'article 1386 d'un paragraphe concernant la responsabilité des propriétaires d'automobiles et le rapprochement de dispositions aussi disparates ne peut avoir pour effet que de créer une confusion regrettable dans les esprits.

On serait tenté de croire que la victime de l'accident d'automobile, dans l'hypothèse du cas fortuit, aurait l'obligation de prouver le vice inhérent à la machine, ou son défaut d'entretien pour obtenir une indemnité de celui qui en est propriétaire. S'il en était ainsi, la réforme manquerait son but, car la preuve du vice de construction et du défaut d'entretien de l'automobile serait aussi difficile pour la victime que celle de la faute de son conducteur. On n'aurait fait que déplacer l'axe du problème, sans rien solutionner. Telles n'étaient pas les intentions des promoteurs de cette réforme. Ce qu'ils ont voulu, en incorporant à l'article 1386 les dispo-

sitions qui faisaient l'objet de leur proposition de loi, c'est placer la réforme qu'ils préconisaient sous l'égide du Code civil, comme si cette nouvelle dérogation à l'article 1382, trouvait sa justification juridique dans les exceptions que le Code civil lui-même a apportées à la règle, qu'il venait d'énoncer. Vaine tentative, destinée à l'insuccès. A travers les articles du Code civil, consacrés aux quasi-délits, nous percevons toute une théorie juridique de la responsabilité civile, formant un ensemble logique et harmonieux, où ne peut trouver place une disposition qui attribuerait les risques d'un accident à son auteur, sans qu'il fut en faute, et bien que la victime le soit au contraire.

Laissons au Code civil toute son harmonie, ne l'encombrons pas de textes disparates, n'en faisons pas une arche sainte où seraient renfermées toutes les sources du droit. Il en est d'autres plus récentes, qui ont pris naissance sous la poussée des transformations économiques et qui sont mieux en rapport avec les aspects nouveaux de la vie juridique. N'est-il pas naturel que nous y puisions pour résoudre un problème aussi moderne que celui que nous sommes posés ?

CHAPITRE V

DU FONDEMENT JURIDIQUE DE LA RÉFORME. — LA THÉORIE DU RISQUE ET L'ACCIDENT D'AUTOMOBILE

Il n'est pas rare de rencontrer des personnes peu versées dans la science du droit, qui considèrent la condamnation à réparer le préjudice causé à autrui comme une véritable sanction pénale, destinée à réprimer ce que l'acte dommageable avait de désordonné, de contraire à l'ordre social. Quiconque sait distinguer l'objet du droit public de celui du droit privé reconnaît bien vite l'erreur ; mais l'importance que l'on a donnée à l'idée de faute en matière de responsabilité civile, la tendance qu'on a trop souvent à l'apprécier d'un point de vue exclusivement moral, d'après le type abstrait de l'homme droit et sûr de ses actes, explique cette confusion, et entretient, même auprès des gens instruits des choses du droit, un état d'esprit qui est de nature à altérer et à déformer l'exakte notion de la responsabilité civile.

Cette confusion existait bien en vérité dans

le droit primitif, en ce qui concerne la responsabilité civile, comme en toute autre matière, et l'on peut en trouver une survivance atténuée dans la loi Aquilia, voisine des XII Tables, qui est le premier texte législatif donnant à la victime d'un dommage une action réipersécutoire, et l'origine de la théorie traditionnelle de la responsabilité civile basée sur l'idée de faute.

Quelle que soit la solution qu'on adopte, il est impossible de voir dans le problème de la responsabilité civile autre chose qu'une répartition des risques inhérents à tout exercice de l'activité humaine.

La répartition des risques et la responsabilité civile

Etant donnée la part d'aléa que comporte toute entreprise, toute action de l'homme, et les conditions de la vie économique et sociale qui ne lui permettent pas de tirer profit de son activité sans causer à autrui une perte ou une gêne correspondantes : il y a lieu de se demander qui, en définitive, doit supporter cette perte ? C'est là tout le problème de la responsabilité civile.

On pourrait concevoir une société vivant sous l'empire d'une législation fataliste, et obsédée par l'idée de l'inéluctable destin : la charge des risques y serait attribuée définitivement à la victime du dommage et la question de respon-

sabilité civile, ne s'y poserait même pas. Une telle législation dénoterait un état de civilisation primitif et d'inorganisation sociale.

On pourrait imaginer à l'inverse une législation qui ignorerait systématiquement le rôle joué par la fatalité dans la destinée humaine, et, attribuant à l'homme une toute puissance qu'il n'a pas sur les événements, le rendrait responsable des dommages qu'il peut occasionner, quels qu'ils soient, et dans tous les cas, par cette seule raison que son activité a créé le risque, cause du dommage. Une telle conception serait pour la société qui la ferait sienne un signe de décadence prochaine.

L'esprit de lutte et d'entreprise, voire même d'aventure, sont les conditions du progrès. Ce serait en arrêter l'essor et faire œuvre de régression que de proposer à l'homme un idéal de passivité, en mettant obstacle au libre épanouissement de son activité.

Il est nécessaire pour le progrès que l'homme ait un certain droit de nuire aux autres hommes. C'est pourquoi, depuis les Romains, tous les peuples civilisés ont accepté le principe initial de l'attribution des risques à la victime du dommage : « *Res perit domino* », mais en le corrigeant par l'institution de la responsabilité, c'est-à-dire par l'obligation de réparer toutes les fois que le fait de l'homme a eu dans la création du dommage une action prépondérante. Il en est

ainsi, quand l'homme a agi sans droit et volontairement, c'est-à-dire toutes les fois qu'il est en faute. La notion de faute, en effet, s'analyse en ces deux éléments d'illégalité et de volonté ; le fait constitutif de la faute est toujours un acte contraire au droit ou dépassant les limites du droit, et c'est toujours un acte libre.

Le problème de la répartition des risques est ainsi résolu, ils sont à la charge de la victime, quand l'auteur du dommage a agi dans les limites de son droit, ou quand le fait dommageable était indépendant de sa volonté, c'est-à-dire provenait d'un cas fortuit ou de la force majeure ; ils sont à la charge de l'auteur du dommage dans le cas contraire, c'est-à-dire toutes les fois qu'il est en faute.

Si maintenant nous cherchons la raison d'équité qui fonde l'obligation de réparer imposée à l'auteur d'un dommage, nous la trouvons dans ce principe lointain, aussi vieux que le droit lui-même, et que les Romains ont traduit dans cet adage bien connu : « *Ubi emolumentum ibi onus* », en vertu duquel, toute entreprise comportant à la fois des chances contraires, c'est à celui qui profite du gain, qu'il appartient de supporter les risques de perte. Loi des compensations, tirée de l'équité naturelle, et née en même temps que la conscience juridique des peuples.

La règle des actions humaines, c'est l'intérêt

plus ou moins bien compris, mais l'intérêt tout de même : qu'il s'agisse d'un profit à tirer, d'un désir ambitieux à satisfaire, ou simplement d'un bon plaisir. L'intérêt est même à la base des actions les plus généreuses en apparence, et les morales religieuses ont été bien inspirées en poussant l'homme à la vie parfaite par les promesses de la béatitude éternelle. L'égoïsme est donc bien, comme le dit Ihéring « le moteur de toute activité sociale. » (*)

S'il en est ainsi, si tout homme n'agit qu'en vue d'en tirer quelque avantage, n'est-il pas juste d'en conclure que les risques inhérents à ses actes doivent être à sa charge : « *Ubi emolumentum ibi onus* », et qu'il doit réparer le dommage par lui causé à autrui. Nous avons là en équité le fondement de la responsabilité civile. Si le droit intervient pour limiter le domaine de cette responsabilité, c'est que, dans l'ensemble des relations sociales, la compensation s'opère d'elle-même, entre les profits et les pertes réciproques, qui sont le résultat des contacts quotidiens des diverses activités humaines. La loi fixe l'étendue de cette compensation légale dans les limites de l'exercice des droits, en même temps qu'elle exclut du domaine de la responsabilité l'œuvre du hasard et des forces naturelles, par l'attribution des risques à la victime.

Le problème de la répartition des dommages

(*) *Zuank im Recht*, trad. Meulenaère, Paris, 1901, p. 96.

qui atteignent les intérêts privés se présente donc sous ce double aspect : attribution des risques et responsabilité.

En droit romain, c'est le second aspect qui prédomine, avec l'idée de faute, ce qui s'explique par le souvenir récent de la confusion entre le droit pénal et le droit privé, souvenir que nous retrouvons dans les actions « *in duplum, in triplum*, etc. ; survivances de la vieille idée de condamnation et de peine privée. Tout le problème de la répartition des dommages semble se résoudre dans l'obligation de réparer, imposée à la personne coupable d'un acte délictuel ou contraire à la conduite d'un homme sage et prudent. L'idée et le mot de responsabilité restent seuls en évidence, celle d'attribution des risques disparaît, on oublie la part qui lui revient nécessairement dans la solution du problème.

Les législations modernes, qui se sont inspirées du droit romain, ont hérité de cette antique conception, et nous la retrouvons dans notre Code civil, avec l'idée dominante de la responsabilité à raison de la faute prouvée ou présumée, et comme corollaire l'attribution des risques à la victime, quand le dommage provient d'un cas fortuit ou d'une force majeure.

Ce système peut n'avoir que des inconvénients minimes dans une société où la vie et les rapports sociaux sont encore à l'état simple et rudimentaire : le cas fortuit y est exceptionnel, et la

part de risques attribuée à la victime du dommage ne semble pas excessive. Mais, au siècle dernier, à mesure que l'utilisation des forces naturelles et le développement du machinisme rendaient la vie plus complexe, et les conditions d'action réciproques plus inégales, apparaissaient les défauts d'un système qui fait une trop large place dans la vie à l'action de la volonté humaine. A mesure que les sciences reculaient les bornes de la connaissance, par un phénomène inverse et paradoxal, grandissait la part d'inconnu dans les relations humaines. Le cas fortuit devenant la règle des accidents, et l'attribution des risques à la victime du dommage une réalité plus saisissable, en même temps que ses résultats choquaient davantage l'équité.

Le problème apparaissait sous son double aspect ; celui de l'attribution des risques se dégageait plus nettement, tandis que s'effaçait l'idée de responsabilité.

L'expérience révélait que l'exigence de la faute limitait beaucoup trop l'application effective de la responsabilité, parce qu'il s'agissait d'un élément psychologique et moral difficile à prouver. D'autre part, on s'apercevait que l'exercice des droits individuels, lorsqu'il cause préjudice à autrui, cesse d'être légitime s'il excède le but qui seul le justifie.

De cette double observation, la jurisprudence

dégageait la notion de la faute objective et celle de l'abus de droit

L'idée de faute personnelle, impliquant une volonté consciente chez l'auteur du dommage s'efface pour faire place à une appréciation de l'acte d'après ses caractères extérieurs (inobservation des règlements ou anomalie). L'exercice d'un droit, s'il est détourné de sa fin normale et régulière, justifie devant la jurisprudence une condamnation à des dommages-intérêts, quand il cause préjudice à autrui (jurisprudence relative aux relations de voisinage, aux actions en justice intentées témérement, au renvoi injustifié, etc.)

Ainsi, l'élément moral de la faute s'atténue et le principe selon lequel « celui qui use d'un droit ne lèse personne », ne paraît plus intangible.

La pratique judiciaire, pour mettre ses décisions d'accord avec la notion d'équité qui se dégage de la conscience contemporaine, se voit donc obligée de modifier la conception traditionnelle et classique de la responsabilité civile, et de porter atteinte à ses principes fondamentaux.

Les accidents du travail

C'est la jurisprudence relative aux accidents du travail, avant 1898, qui fit apparaître les fissures de l'ancien édifice, et fournit à la doctrine les matériaux d'une construction nouvelle.

La preuve de la faute du patron, et du rapport de causalité directe entre cette faute et le fait de l'accident, preuve indispensable d'après les règles de la responsabilité subjective pour l'ouvrier qui voulait obtenir de dommages-intérêts de son patron, était, neuf fois sur dix, impossible à établir. En fait, c'était l'irresponsabilité absolue du chef de l'entreprise industrielle. Injustice criante à l'égard de l'ouvrier. L'obligation qu'on lui imposait n'était plus en rapport avec les besoins de l'industrie moderne, la complexité qu'elle comporte, et la part de hasard de plus en plus grande qu'elle entraîne.

La jurisprudence chercha à atténuer l'iniquité de cette situation en transformant l'idée de faute. Elle n'exige plus un rapport direct et immédiat entre l'acte fautif et l'accident survenu, pour justifier la responsabilité du patron. Il suffit à l'ouvrier de prouver à la charge du patron, non plus une faute personnelle, mais un fait extérieur qui, dans sa matérialité, soit fautif, parce que contraire aux usages reçus, et qui implique une acceptation des risques. En même temps, la jurisprudence et la doctrine multiplient leurs efforts pour donner un sens précis à la phrase finale l'alinéa 1 de l'article 1384 : « on est responsable..... des choses que l'on a sous sa garde », et pour en dégager une responsabilité de plein droit à la charge du pro-

priétaire de la chose dommageable, ou de celui qui l'utilise à son profit.

Nous nous sommes expliqués, dans la première partie, chapitre V, sur l'interprétation de l'article 1384, alinéa 1 *in fine*, nous n'y reviendrons pas.

Ce mouvement jurisprudentiel et doctrinal, qui avait pour but d'atténuer l'injustice de la situation des ouvriers victimes d'accidents professionnels, aboutit à l'élaboration et au vote de la loi du 9 avril 1898, qui met à la charge du patron la responsabilité des accidents survenus aux ouvriers dans l'exercice de leur travail, atténue cette charge par un forfait variant suivant l'importance du dommage et l'imprudence de l'ouvrier, n'exonère le patron qu'en cas de faute intentionnelle de l'ouvrier, et établit une caisse d'assurances, destinée à garantir le paiement de l'indemnité à l'ouvrier.

La loi du 9 avril 1898 introduit dans notre législation un principe nouveau, celui du risque professionnel, indépendant de la théorie traditionnelle de la responsabilité civile, et qui paraît en contradiction avec elle.

Ce principe dépasse de beaucoup la portée de la loi du 9 avril 1898 ; il se rattache à une nouvelle conception doctrinale de la répartition des dommages : la théorie de la responsabilité objective et du risque créé.

Théorie de la responsabilité objective et du risque

L'évolution de la jurisprudence et de la doctrine, et leurs innovations semblaient avoir ébranlé jusque dans son fondement le vieux dogme juridique, si longtemps vénéré, qui fait de l'idée de faute et d'imputabilité la source unique de la responsabilité civile. Son contact avec les réalités de la vie moderne l'avait cruellement éprouvé. A son tour, la critique scientifique accomplit sur lui son œuvre destructive.

Elle révéla les survivances qu'il gardait des confusions du droit primitif, rectifia les données du problème, et montra tout l'illogisme d'un système qui, dans un conflit d'intérêts privés, fait intervenir une question d'intention, de culpabilité.

De quoi s'agit-il en effet ? sinon de savoir quand un dommage se produit, qui doit en supporter les conséquences pécuniaires, autrement dit comment se répartissent les risques inhérents à toute activité humaine ?

La théorie traditionnelle faisait supporter ces risques en principe par celui qu'atteint le dommage, puisqu'elle ne lui en accorde réparation qu'autant qu'il démontre une faute imputable à l'auteur du dommage. Pourquoi faire intervenir ici un point de vue de psychologie juridique, un élément moral qui a sa place en droit pénal, dans l'appréciation de culpabilité du criminel,

mais non en droit privé, quand il s'agit de trancher un conflit entre deux patrimoines ? ce n'est plus alors une question de culpabilité, mais « une question d'équité sociale (*). »

Il y a donc dans la théorie traditionnelle de la responsabilité civile une confusion initiale. Cette confusion tend de plus en plus à disparaître, à mesure que le droit privé s'objective davantage.

« C'est, en effet, un phénomène très curieux à constater, dit M. Saleilles, que les deux directions absolument divergentes que prennent aujourd'hui, par une sorte de bifurcation tout à fait rationnelle, le droit pénal et le droit civil. En droit pénal, de plus en plus, c'est le point de vue subjectif qui l'emporte ; la matérialité du fait s'atténue et disparaît presque. C'est l'agent dans sa nature morale que l'on juge et que l'on apprécie ; c'est sa volonté que l'on mesure....

« En droit civil, ces analyses de volonté deviennent sans doute de plus en plus délicates et approfondies, là où tout repose en effet sur la volonté, et où il s'agit de savoir ce qu'on a voulu, en matière de contrats et de testaments, par exemple. Mais là où le rapport de droit est attaché surtout aux faits extérieurs, aux manifestations sociales de la vie, ou par suite,

(*) SALEILLES. *Les accidents du travail et la Responsabilité.*

l'intérêt des tiers est engagé, et où il importe d'adapter les résultats juridiques à ce que les tiers peuvent connaître, à ce qu'ils peuvent voir ou prévoir, c'est-à-dire aux formes extérieures ou abstraites, de plus en plus, le point de vue subjectif est laissé de côté, les recherches d'intention, toujours si compliquées, sont écartées, et l'on s'en tient aux manifestations extérieures de la vie courante. Nous voyons reparaître par exemple l'idée de promesses purement abstraites, détachées de leur cause juridique ; et c'est lorsqu'il s'agit d'effet de commerce, sur le terrain du droit commercial, par conséquent, que ce phénomène tend d'abord à se généraliser. En ce qui concerne les transactions immobilières, on veut faire dépendre la légitimité du transfert, d'une pure formalité extérieure, la transcription, etc., etc..... (*) »

La conception traditionnelle de la responsabilité civile n'est donc plus en rapport avec les tendances modernes du droit civil, elle apparaît comme une survivance archaïque. Peut-elle se justifier en équité ?

Il ne semble pas que l'attribution des risques à la charge de la victime du dommage soit le dernier mot de la sagesse humaine. Toute entreprise comporte une part d'inconnu et de hasard,

(*) SALEILLES. *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, p. 3 et 4.

qui est la rançon des bénéfices ou des jouissances qu'elle promet. Agir, c'est courir des risques, et en faire courir aux autres. Est-il juste que la personne qui n'a eu aucune part à l'acte créateur du risque, qui a joué un rôle passif, et n'a pu ni prévoir ni éviter le dommage, soit justement celle-là qui ait à supporter les conséquences de l'acte lésif, celle du moins qui sont l'effet de la part d'inconnu et de hasard que comporte toute action humaine ? Evidemment non. Le vieux principe juridique « *ubi emolumentum ibi onus* », que nous avons trouvé à la base de la théorie de la responsabilité, nous fournit seul la solution logique et équitable du problème de la répartition des risques. Celui qui tire un profit de son activité, doit en prendre à sa charge les conséquences dommageables. Et, comme toute activité poursuit un but intéressé, on est amené à conclure que le dommage doit être supporté par celui qui l'a causé par sa propre initiative. Le principe de causalité, dépouillé de toute considération subjective s'appuyant sur le postulat du libre arbitre, devient le fondement de la responsabilité. Nous nous trouvons en face de la théorie de la responsabilité objective.

En vertu de cette théorie, pour fonder l'obligation de réparer, il suffit d'un rapport de cause à effet, entre l'acte et le dommage, sans qu'il soit besoin que cet acte constitue une faute. Il

suffit que l'activité humaine ait sa part dans la création du préjudice, pour qu'elle doive en répondre, car, sans l'exercice de cette activité, le dommage ne se serait pas produit.

Le seul fait qu'une personne cause un préjudice à autrui, par un acte de sa propre initiative, suffit à la rendre responsable. Les risques lui sont définitivement attribués, parce qu'il en est le créateur.

Ainsi se présente la théorie de la responsabilité objective, dans toute sa simplicité et sa logique.

Ne semble-t-elle pas renverser les termes de la situation antérieure, en déplaçant purement et simplement la charge des risques, et substituer une injustice à une autre injustice ? N'est-elle pas dangereuse et menaçante pour l'activité humaine ? Faire des risques « l'accessoire et comme la conséquence de toute activité, au lieu de les rattacher au seul fait de vivre et d'exister ». (Saleilles), n'est-ce pas entraver toute initiative et toute action ?

Ces objections ne manquent pas d'un certain fondement, et la théorie de la responsabilité objective, adoptée comme un principe absolu, et présentée dans sa formule la plus large et la plus générale, paraît bien étendre d'une façon inquiétante la responsabilité de l'homme.

Aussi, ne s'agit-il pas (du moins dans la pensée de la plupart des auteurs), de substituer pure-

ment et simplement la responsabilité objective à la responsabilité subjective, ni de lui concéder un domaine illimité, mais simplement de lui tailler sa part légitime et de lui assurer la souveraineté dans toutes les hypothèses où elle se justifie plus particulièrement.

Tel est le cas, toutes les fois que l'homme crée un risque anormal, rompt l'équilibre entre lui et les autres hommes, par l'emploi de moyens plus particulièrement dangereux pour la sécurité publique, ou qui lui assurent une puissance d'action supérieure à celle de la moyenne des hommes. L'équilibre des forces est rompue par son fait, il est le créateur conscient du risque qu'il fait courir, et comme c'est dans son intérêt personnel qu'il compromet la sécurité et les droits d'autrui, il est juste qu'il réponde des risques créés par une entreprise dont il a tout le profit.

Telle est la théorie de « la responsabilité à raison du risque », elle se présente comme une limitation de la responsabilité objective, et peut se formuler en ces termes : « Quiconque crée un risque nouveau ou anormal, doit prendre à sa charge les conséquences de ce risque. »

Ce principe est entré dans notre législation avec la loi du 9 avril 1898, sur la responsabilité des accidents dont sont victimes les ouvriers dans leur travail. Sa portée dépasse de beaucoup les limites de cette loi, et la place qu'il occupe

dans notre législation est destinée à grandir de plus en plus.

Ce principe apparaît comme une innovation aux règles jusque-là seules admises en matière de responsabilité civile, mais malgré ses apparences révolutionnaires, il n'est point en contradiction absolue avec les principes posés par notre Code civil, et peut coexister avec lui sans que l'harmonie de notre législation en soit troublée.

Nous avons vu que la théorie subjective de la responsabilité comportait, elle aussi, une attribution des risques, mis en principe à la charge de la victime. Ce côté du problème a passé longtemps inaperçu, absorbé qu'il était dans l'idée de responsabilité ; mais il n'en existe pas moins. La théorie de la responsabilité du risque ne fait que déplacer pour des raisons d'utilité sociale, les bornes de cette répartition des risques, suivant en cela l'exemple que le Code civil lui-même lui a donné, dans ses articles 1384, alinéa 1 *in fine*, 1385 et 1386.

Les deux théories ont en équité, même base et même origine, elles s'appuient toutes deux sur le principe : « *ubi emolumentum ibi onus* ». La direction divergente qu'elles ont prises provient de ce que la théorie de la responsabilité subjective vit sous l'empire de cette fiction, qui tend de plus en plus à s'évanouir au contact de la réalité, que « celui qui use d'un droit ne lèse personne, » tandis que la théorie du

risque s'appuie sur cette observation expérimentale que l'exercice des droits peut revêtir parfois un caractère excessif, et compromettre de façon anormale les droits d'autrui.

Le Législateur peut, sans craindre de troubler l'ordre et la logique de notre droit, étendre l'application du principe du risque à d'autres hypothèses que celles prévues par la loi du 9 avril 1898, pourvu que ces hypothèses rentrent dans la sphère légitime d'influence de la théorie nouvelle. Est-ce le cas de l'accident d'automobile ? C'est ce que nous examinerons, après avoir étudié les effets juridiques du principe du risque, et nous être demandés s'ils solutionnent heureusement toutes les difficultés du problème posé par l'accident d'automobile.

Effets juridiques de la responsabilité à raison du risque

Le principe du risque se rattachant à l'idée générique de la responsabilité objective, le seul rapport de causalité entre le fait et le dommage, oblige son auteur à le réparer. Il suffit donc à la victime de prouver ce rapport pour que réparation lui soit due.

L'auteur du dommage peut-il s'exonérer et dans quels cas ? Cela variera suivant les catégories d'hypothèses et les considérations d'équité et d'intérêt social qui prévaudront pour chaque matière.

Nous voyons dans la loi du 9 avril 1898, que le patron ne peut s'exonérer complètement qu'en invoquant la faute intentionnelle de l'ouvrier, et partiellement en démontrant sa faute inexcusable. L'accident produit par la force majeure ou par la faute même lourde de l'ouvrier reste donc à la charge du patron. Est-ce là une conséquence nécessaire du principe ? On l'a soutenu.

On croit voir une incompatibilité absolue entre l'idée de responsabilité objective et celle de faute ; et l'on prétend d'autre part que l'attribution des risques à l'auteur de l'acte lésif ne saurait être limitée, sans que la logique du système en soit détruite. Nous n'en croyons rien. Le lien de cause à effet entre le dommage et l'acte, lien qui sert de fondement à la responsabilité objective peut fort bien résider dans la volonté de la victime, et, plus la volonté est en relation directe avec l'accident, plus le lien de causalité se resserre au point que la faute intentionnelle apparaît comme l'œuvre unique et exclusive du dommage. Si ce lien paraît moins étroit dans le cas de faute lourde, et à plus forte raison dans le cas de faute légère, il n'en existe pas moins, et la faute de la victime peut être la cause principale de l'accident, en sorte qu'il n'y a aucune incompatibilité de principe à exonérer en tout ou en partie l'auteur du dommage, en cas de faute de la victime. Le

législateur s'inspire plutôt en cette matière de considérations d'équité et d'utilité sociale.

Il en est de même en ce qui concerne le cas de force majeure, où la véritable cause du dommage est étrangère à l'action de son auteur, qui n'a été que l'instrument d'une force aveugle. Le principe de la responsabilité objective ne s'oppose donc pas à ce que l'auteur de l'accident soit exonéré des conséquences de la force majeure, mais non pas de celles du cas fortuit. Celui-ci, en effet, provient d'une défectuosité propre à la chose dommageable ; la personne qui s'est appropriée cette chose, l'a incorporée à son patrimoine, l'a adaptée à ses besoins personnels, et en a la maîtrise doit être tenue pour responsable. Elle pouvait se défaire de la chose dommageable, en la gardant, elle en assume toutes les charges. Ici encore, la règle « *ubi emolumentum ibi onus* » intervient pour confirmer cette solution.

C'est elle également qui inspire le règlement forfaitaire de l'indemnité. En effet : toutes les fois que le législateur juge bon de mettre la responsabilité des risques à la charge du chef de l'entreprise ou du propriétaire d'un objet dangereux, il s'inspire de considérations tirées de l'intérêt social ; il estime que la société prise dans son ensemble, ne doit pas souffrir préjudice du fait d'une entreprise ni de la mise en action d'un engin, qui ne sert que l'intérêt privé.

Mais, si la société tire quelque avantage de l'entreprise, il est juste qu'elle supporte à son tour une part des risques. « *ubi emolumentum, ibi onus* ». Le forfait paraît, dans la plupart des cas, la conséquence nécessaire de la répartition des risques selon la balance des profits et pertes. Il s'impose avec plus de force quand la victime tire un bénéfice personnel de l'entreprise, ce qui est le cas des ouvriers dans les accidents de travail.

Les effets juridiques de la responsabilité à raison du risque peuvent se résumer ainsi :

1° L'auteur du dommage en est responsable de plein droit, ce qui oblige la victime à prouver que le dommage provient bien du fait de celui auquel elle réclame une indemnité, mais la dispense d'établir que ce fait constituait une faute.

2° L'auteur du dommage peut s'exonérer en prouvant une faute plus ou moins grave de la victime, gravité qui sera déterminée par le législateur, selon des considérations d'équité et d'utilité sociale particulières, pour chaque matière.

3° Les conséquences du cas fortuit, sont normalement à la charge de l'auteur du dommage, et exceptionnellement celle de la force majeure, si le législateur le juge à propos.

4° Les charges de la personne responsable à raison du risque sont en général allégées par un forfait, dont la quotité est fixée par le légis-

lateur, et calculée soit de 0 à X, proportionnellement aux avantages que la société retire de l'activité créatrice du risque, soit par la détermination de maxima et minima.

La responsabilité, à raison du risque se présente à nous comme un système parfaitement logique et rationnel, et d'une souplesse extrême. Ses effets en sont heureux pour la victime du dommage, qui n'est plus tenue, pour obtenir une indemnité, de fournir la preuve de cet élément psychologique indécis et impondérable qu'est la faute, et qui se voit déchargée de toutes les conséquences du cas fortuit. L'auteur du dommage trouve lui-même son compte dans le forfait ; la pratique d'ailleurs si répandue aujourd'hui de l'assurance lui permet de supporter facilement l'accroissement de charges qui peut résulter pour lui de l'application du principe du risque.

La substitution de ce principe à celui de la responsabilité subjective paraît répondre à tous les desiderata que nous avons exprimés en faveur de la victime de l'automobile.

Celle-ci, par le fait de cette substitution de principes, bénéficie du renversement de la preuve sans que sa faute soit forcément une cause d'exonération pour l'auteur de l'accident ; le cas fortuit est toujours à la charge de ce dernier et la victime de l'automobile n'a plus à en supporter les effets.

Si nous nous en tenons à ces résultats pratiques, le principe du risque semble résoudre très heureusement le problème que nous nous sommes posés.

Le principe du risque et l'accident d'automobile

Le système de la responsabilité à raison du risque est merveilleusement approprié aux nécessités spéciales de notre civilisation contemporaine. A une époque où il faut aller vite, où les initiatives se multiplient, on recule moins devant les risques, que devant les longueurs et les incertitudes. L'accident est de plus en plus le fait du hasard. « Sans doute, dit M. Saleilles, en cherchant bien, on reconnaît qu'il aurait pu être évité. En réalité, pour faire avant le calcul qui a été fait après, pour être en mesure de s'arrêter aux prévisions possibles que ce calcul eût fait entrevoir, il faudrait à une époque où l'activité est la règle, passer sa vie à prévoir, hésiter et ne rien oser. La vie moderne est une question de risques (*). »

Conforme à l'esprit général et à la psychologie de notre époque, ce système répond plus particulièrement encore aux situations nouvelles créées par l'utilisation des forces naturelles. Ses conséquences logiques apparaissent comme la solution la plus rationnelle des difficultés que

(*) SALEILLES. *Les accidents du travail et la responsabilité civile.*

le développement du machinisme et les transformations de la vie moderne ont apportées au problème de la responsabilité civile. Si la théorie du risque doit prendre place dans notre législation, c'est bien en matière d'accidents provenant de l'utilisation des forces mécaniques.

La machine, en effet, apporte la prospérité, mais elle se paye en retour. Elle renferme en elle un empire mystérieux, dont la science n'a pu encore déchiffrer toutes les lois. On dirait qu'elle obéit parfois aux ordres d'un génie mal-faisant, habile à déjouer toutes les prévisions humaines. C'est en tout cas un fait indéniable, qu'elle a introduit dans les relations humaines une part d'inconnu redoutable, et que le caractère essentiel de l'accident de mécanique est d'être fatal et anonyme. « Parler de faute en présence de cet inconnu....., c'est vouloir prétendre régler et connaître à un degré près les forces de la nature..... C'est une idée insoutenable et qui ne résiste pas aux faits (*). » Obliger la victime du dommage à prouver les causes de l'accident et à y indiquer la part d'imprudence imputable à l'homme, c'est lui imposer des conditions impossibles et lui attribuer tous les risques. N'est-il pas évident, au regard de la conscience et de l'équité, que celui qui profite du progrès mécanique doit au contraire en supporter

(*) SALEILLES.

les risques. Ceux-ci ne peuvent être logiquement séparés du profit matériel ou moral que l'homme en retire.

Le système de la responsabilité à raison du risque paraît seul possible quand il s'agit de régler les dommages causés par les « accidents de mécanique. » A ce seul titre, sa solution semblerait s'imposer pour résoudre le problème de responsabilité civile, posé par l'accident d'automobile, si nous n'avions encore d'autres raisons plus particulières de l'adopter en cette matière.

Si le principe du risque a paru seul logique et pratique, quand il s'est agi de trancher les difficultés relatives aux accidents du travail, et de relever l'ouvrier de la situation inégale et injuste où il se trouvait vis-à-vis de son patron, à plus forte raison doit-il en être de même dans le cas de l'accident d'automobile.

L'ouvrier qui entre dans une usine connaît les risques auxquels il s'expose volontairement, le maniement des machines est confié à ses soins et le danger qu'elles font courir dépend en partie de son habileté et de sa prudence. Au contraire, la victime de l'automobile est surprise brusquement par un engin qu'elle ne connaît pas, elle joue dans l'accident un rôle purement passif, elle n'était à même ni de le prévoir ni de l'éviter. L'accident industriel se produit dans un cadre restreint et n'atteint qu'une catégorie de personnes. L'automobile est lancée à des vitesses

vertigineuses sur des routes accessibles à tous.

Si la société était intéressée à protéger les ouvriers contre les suites des accidents professionnels, elle l'est à plus forte raison quand il s'agit de sécurité publique. L'automobile a jeté le trouble dans la circulation publique, amené un accroissement d'accidents, et reste une menace perpétuelle pour tous. L'intérêt social, qui doit être la raison première de l'introduction de la responsabilité du risque dans une législation est donc ici en jeu, autant pour le moins que dans la question des accidents de travail.

L'application du principe du risque à l'accident d'automobile se justifie également au point de vue juridique.

Toute la théorie du risque est appuyée sur ce principe : quiconque crée un risque nouveau et excessif, qui dérange les conditions ordinaires et normales de la vie, doit en prendre à sa charge les conséquences dommageables. Celui qui fait circuler une voiture automobile use d'un droit, qui ne lui est reconnu d'ailleurs par aucune disposition positive de la loi, mais qui découle d'une simple absence de prohibition. L'exercice de ce droit dépasse-t-il les conditions normales de l'activité humaine ? constitue-t-il un risque nouveau et anormal ? Toute la question est là.

L'automobile est fait pour aller vite, c'est sa fonction. Or, c'est un fait d'expérience vérifié

chaque jour, qu'en matière de circulation, la cause principale des accidents, c'est la vitesse. L'introduction sur la voie publique de véhicules permettant de quintupler et même de décupler la vitesse de tous les moyens de locomotion connus jusqu'alors devait être fatalement une cause de trouble et de désordre. On constate, en effet, que les accidents de circulation se sont multipliés depuis l'apparition des automobiles.

L'allure normale de ces véhicules dépasse toutes les vitesses auxquelles l'homme est capable d'arriver par sa propre nature. « En circulant sur des voies accessibles à tous, dit M. Planiol, ils détruisent les conditions antérieures et naturelles de la sécurité publique (*). »

L'automobile a donc aggravé les conditions de la circulation générale, sa vitesse constitue un danger nouveau ; mais, ce qui rend ce danger particulièrement anormal, c'est que les automobiles empruntent des routes qui n'ont pas été faites pour eux, et ne répondent pas à la destination nouvelle qu'on leur attribue.

Quel contraste, en effet, entre les conditions minutieusement réglementées de la circulation des chemins de fer, et la licence dont jouissent les automobiles. On a imposé à ceux-là des voies spéciales, et toute une série de mesures de précautions exceptionnelles (telles que, passage à

(*) PLANIOL. *Revue critique*, 1906.

niveau fermés, garde-barrière, etc.), destinées à garantir le public contre les dangers auxquels ils l'exposent ; leurs horaires sont pourtant à heures fixes et à intervalles réguliers.

Les automobilistes, au contraire, utilisent les voies ordinaires de communication ; ils arrivent à l'improviste, à des vitesses de bolides, qui rendent illusoires les mesures de précaution élémentaires prescrites par les décrets. Mais ce qui aggrave singulièrement cette situation, c'est que nos routes ne sont pas appropriées aux conditions nouvelles de la circulation ; elles ont été faites à une époque où l'on ne prévoyait pas les moyens de locomotion rapides dont nous disposons aujourd'hui ; aussi, n'a-t-on pas assez évité les tournants brusques, les pentes accentuées, les carrefours à angle droit. Ces routes passent presque toutes au cœur même des agglomérations, ce qui répondait jadis à une idée pratique, mais constitue de nos jours un grave défaut, et ces agglomérations sont souvent de vieilles cités, aux rues étroites et tortueuses, où l'automobile paraît un anachronisme choquant.

La circulation des automobiles sur ces routes présente donc un caractère frappant d'anomalie, elle est pour tous une cause de gêne, de trouble et d'anxiété, elle constitue un péril nouveau et une menace perpétuelle pour la sécurité publique. Ce n'est peut-être pas une raison pour

interdire l'usage des automobiles sur la voie commune et les obliger à se construire à grands frais des routes particulières, mais c'est une raison suffisante pour exiger de leurs propriétaires des garanties spéciales, et aggraver la responsabilité civile qui leur incombe. Tout le monde a le droit de circuler sur la voie publique, mais ce droit comme tout autre a des limites normales que dépassent certainement les automobilistes, l'application du principe du risque à leur égard est donc juridiquement fondée.

Celui qui se sert d'un véhicule automobile introduit dans la circulation générale un danger nouveau, un risque anormal et excessif, qui est une création consciente de sa volonté, et qui doit par conséquent rester à sa charge. La victime n'a joué la plupart du temps dans l'accident d'automobile qu'un rôle passif, et n'y est intervenue que par un effet du hasard. L'automobiliste, au contraire, a joué le rôle actif : il connaissait le risque d'avance, et pouvait éviter l'accident, puisqu'il ne pouvait pas user de l'automobile. C'est lui, d'ailleurs, qui retire toute la jouissance et tout le bénéfice de son activité exubérante, en ne procurant à ceux qu'il rencontre que la gêne, l'inquiétude, quelquefois même la mutilation et la mort.

Il n'est pas de situation qui justifie mieux l'application du principe de l'attribution des risques à la charge de l'auteur du dommage.

En vertu de cette attribution des risques, l'automobiliste devra garder à sa charge les conséquences du cas fortuit, il sera en principe et *a priori* tenu de réparer les dommages causés par l'accident ce qui déplacera au profit de la victime la charge de la preuve.

L'auteur de l'accident pourra-t-il s'exonérer en tout ou en partie de l'obligation de réparer en prouvant une faute imputable à l'accidenté ? La souplesse et l'élasticité du système du risque qui, bien que s'appuyant sur l'idée de responsabilité objective, n'exclut pas pour autant celle de faute, laisse en cette matière au législateur une grande latitude. Les raisons d'équité et d'utilité pratique, dont il s'inspire en pareille matière, l'inviteront sans doute à admettre cette exonération, toutes les fois que la faute de la victime présente un certain caractère de gravité, mais non pas en cas de faute légère, les manquements aux règles habituelles de prudence et de prévoyance paraissant la plupart du temps bien excusables, quand ils sont le faite du piéton, alors qu'ils doivent être considérés comme fautes graves de la part de celui qui conduit un engin aussi périlleux que l'automobile.

Quelles que soient en notre matière les réalisations pratiques du principe de la responsabilité à raison du risque, — réalisations que nous nous proposons d'étudier dans le chapitre sui-

vant, — nous ne pouvons nous empêcher de reconnaître tout de suite que ses conséquences logiques répondent merveilleusement aux desiderata que nous avons formulés en faveur de la victime de l'accident d'automobile. L'inégalité des conditions réciproques de l'accidenté est de l'auteur du dommage se trouve amoindrie ; la situation de la victime, d'inique qu'elle était, devient normale.

Elle le serait, du moins, s'il lui était toujours possible d'amener à la barre du tribunal, l'auteur de l'accident. Nous avons oublié un instant le caractère anonyme que revêt si souvent l'accident d'automobile et le problème particulier qu'il suscite, c'est un point sur lequel nous devons revenir.

Comment la victime de l'accident anonyme pourrait-elle être indemnisée du dommage qu'elle subit, puisqu'il n'y a personne pour en répondre ? Deux solutions sont possibles. Cette indemnisation doit être la charge ou bien de la société toute entière, c'est-à-dire de l'Etat, ou bien de la collectivité des automobilistes.

La société ne saurait répondre d'une situation qui a été créée par une catégorie de personnes au détriment de tous, et dont seule cette catégorie bénéficie. En se plaçant au seul point de vue de l'équité naturelle, il semble bien que ce soit à cette catégorie de personnes privilégiées, qu'on doive s'adresser pour obtenir réparation

des dommages causés par les accidents anonymes puisque justement il proviennent du fait d'un certain nombre de ses membres.

Comment organiser cette responsabilité collective ? Comment la justifier en droit ?

Les principes de la responsabilité subjective posés dans notre Code civil ne sauraient nous servir à résoudre ces questions, ils ne peuvent au contraire que nous embarrasser, puisqu'ils sont basés sur l'idée de faute personnelle. Mais, si nous nous reportons au seul exemple législatif que nous ayons en France, de l'application de la théorie du risque, nous remarquons que la loi du 9 avril 1898 crée pour garantir l'indemnité due par le patron à l'ouvrier en cas d'accidents de travail, une caisse spéciale alimentée par des centimes additionnels au principal de la contribution des patentes des industriels visés par la loi.

Cet exemple nous invite à croire que la responsabilité collective et subsidiaire est la conséquence du principe de la responsabilité à raison du risque. Elle n'en est pas la conséquence nécessaire, mais s'en dégage naturellement.

Il est bien rare, en effet, qu'une personne isolée crée à elle seule un risque de nature à troubler les conditions normales de la vie sociale. Cette situation est généralement la conséquence d'un ensemble de faits dont l'initiative appartient à un certain groupe de personnes. Ne semble-t-il

pas équitable et rationnel d'établir entre elles une sorte de solidarité subsidiaire dans le but de leur imposer la réparation *en commun* des dommages qu'elles ont causés *en commun*.

C'est sans doute à l'Etat que revient de droit la charge d'assurer le public contre les risques nouveaux et exceptionnels qu'il tolère. Mais ceux qui en sont les créateurs, et en tirent tout le profit, doivent équitablement payer les primes d'assurances.

C'est cette idée qui justifie l'institution du fonds de garantie dans la loi du 9 avril 1898, et, puisqu'elle est entrée dans notre législation, il est permis d'en étendre la portée à des hypothèses offrant quelque analogie avec celle prévue par la loi qui la consacre.

Nous dirons donc des automobilistes : qu'ayant tous contribué à l'aggravation des conditions de la circulation, il est juste qu'ils participent tous à la réparation du dommage, si son auteur parvient à se dérober. Créateurs d'un risque nouveau, ils doivent en être les assureurs.

Pour faire passer cette idée de la théorie dans la pratique, il suffit de créer une caisse de garantie alimentée par des taxes spéciales imposées à tous les automobilistes, et qui servira à indemniser la victime d'un accident causé par un automobile, toutes les fois qu'elle ne pourra le toucher de l'auteur même de l'accident, parce qu'il s'est enfui, ou se trouve insolvable. Les

raisons juridiques qui justifient cette charge nouvelle imposée à chaque automobiliste, ne manquent pas.

C'est un principe consacré par notre législation qu' « un avantage nouveau concédé au détriment de l'ensemble des citoyens, doit être compensé par l'obligation de réparer le préjudice résultant de cette concession. »

« De ce principe, dit M. Wahl, s'inspire l'article 30 de la loi du 16 septembre 1807, qui permet à l'administration de réclamer aux propriétaires la moitié de la plus-value que des travaux publics auront procurée à leurs immeubles (*). »

La collectivité ayant fait un sacrifice qui a profité aux propriétaires, ceux-ci doivent l'indemniser.

Les véhicules automobiles sont des nouveaux venus dans la circulation publique, ils empruntent des routes qui n'ont pas été faites pour eux, et dont ils rendent l'utilisation plus dangereuse pour tous ceux qui jusqu'alors en avaient l'usage exclusif. L'Etat aurait pu interdire la circulation des automobiles, il a préféré la tolérer et imposer à l'ensemble des citoyens cette concession, qui ne va pas pour eux sans de graves préjudices.

Il n'y a pas que les accidentés eux-mêmes qui

(*) *La responsabilité des accidents d'automobiles.* WAHL. *Revue trimestrielle du Droit civil*, année 1908.

aient à se plaindre des automobilistes, et parmi ces derniers, ceux qui occasionnent des accidents « *corpori corpore* » ne sont pas les seuls à causer préjudice à la collectivité. Le véhicule automobile sème autour de lui la crainte et l'anxiété, et met tout le monde en alerte, les parents sont tenus à une surveillance plus attentive de leurs enfants, les riverains de la voie publique voient ici leurs volailles et leurs chiens écrasés, là, leurs habitations détériorées par la poussière, à tel point que des immeubles situés sur des voies très fréquentées par les automobiles ont de ce fait diminué de valeur.

Nul doute que la concession faite par la collectivité aux automobilistes, ne soit pour elle une cause de gêne et de détriment, et, comme ce détriment n'est pas exclusivement le fait de quelques fanatiques de la vitesse, mais bien de tous les automobilistes pris dans leur ensemble, et individuellement, il n'est pas excessif de demander à chacun d'eux d'indemniser la collectivité, en prenant à sa charge une part minime des dommages causés par quelques-uns d'entre eux, qui ont commis la lâcheté de se dérober par la fuite à toute responsabilité.

Le principe d'une responsabilité collective et subsidiaire à la charge de l'ensemble des automobilistes paraît fondé juridiquement. Il répond d'ailleurs à l'esprit général de notre époque, et correspond aux idées de mutualité et de soli-

darité dont le souffle bienfaisant dirige les tendances modernes.

L'étude des fondements de la responsabilité civile nous a montré en face l'une de l'autre deux théories opposées : l'une rattache la responsabilité à l'idée subjective de la faute personnelle et imputable à l'auteur du dommage, l'autre fonde l'obligation de réparer sur un simple lien de causalité, et la rattache à l'idée de réparation des risques. La première se réclame de la sagesse des siècles qui l'ont consacrée, la seconde des besoins de la civilisation contemporaine. L'une offre des lacunes et des confusions ; l'autre, dans sa trop grande logique, de réels dangers. Mais l'une et l'autre ne s'excluent pas nécessairement, elles ne sont contradictoires qu'en apparence et se rattachent à un fond d'idées communes. C'est pourquoi il nous a paru que, tout en laissant à la responsabilité subjective la place prépondérante qu'elle occupe dans notre législation, il y avait lieu de faire à la responsabilité à raison du risque, une part légitime, qui se justifie particulièrement dans toutes les situations nouvelles produites par l'utilisation des forces naturelles. L'accident d'automobile est de celles-là.

Nous proposons donc de substituer le principe du risque à l'article 1382 du Code civil, pour régler la responsabilité civile des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'ac-

cident. Qu'on ne nous reproche pas de soumettre ceux-ci à un régime d'exception ; nous ne faisons en somme qu'apporter « une exception nouvelle à un principe général, dans des cas où ce principe semble rationnellement inapplicable (*) » et lui substituer une législation mieux appropriée.

Le principe du risque nous offre une solution complète et harmonieuse de toutes les difficultés que nous avons rencontré dans le problème de la répartition des dommages causés par l'automobile. Seul ce principe peut servir de fondement solide à la réforme législative dont nous avons reconnu la nécessité, et dont il nous reste maintenant à étudier la réalisation pratique.

(*) AMBR. COLIN. *L'accident d'automobile et la loi. Rev. pol. et parlem.*, année 1908.

CHAPITRE VI

RÉALISATION LÉGISLATIVE DE LA RÉFORME. — LE PROJET DE LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES.

Le principe de la réforme une fois admis, son fondement juridique établi, ses grandes lignes tracées, il reste encore à éclairer beaucoup de points obscurs, et qui peuvent être différemment compris. Nous allons, pour plus de clarté, les grouper en un certain nombre de questions :

1° Que faut-il entendre par automobile ? Y a-t-il lieu de limiter l'application du principe de la responsabilité objective aux accidents causés par les automobiles dépassant une certaine vitesse ?

2° Quel régime sera applicable en cas de rencontre entre deux automobiles, entre automobiles et voituriers, cavaliers, cyclistes ?

3° Y a-t-il lieu, pour l'application du principe du risque, de distinguer entre les victimes d'accidents suivant que celles-ci se trouvaient ou non dans l'automobile ?

4° Doit-on imposer les mêmes règles pour

tous les dommages causés par l'automobile, quels qu'ils soient, ou faut-il distinguer entre dommages permanents et accidentels, entre ceux qui atteignent les personnes et ceux qui atteignent les choses ?

5° Dans quels cas l'auteur de l'accident pourra-t-il s'exonérer ? Faudra-t-il que la victime ait commis une faute intentionnelle ou seulement une faute lourde, ou suffira-t-il qu'elle ait commis une faute sans gravité ?

Le cas de force majeure restera-t-il à la charge du propriétaire de l'automobile ?

6° Y a-t-il lieu d'établir une évaluation forfaitaire de l'indemnité ? Comment organiser le forfait ? Faut-il laisser à la victime le choix entre le paiement de l'indemnité intégrale, à charge par elle de prouver la faute de l'automobiliste, et le système du forfait pour le cas où la preuve de la faute n'aurait pas été faite ?

7° Faut-il créer un fonds de garantie ? Comment sera-t-il constitué ? Aura-t-il un recours contre les véritables auteurs de l'accident ?

8° Y a-t-il lieu d'imposer à l'automobiliste une déclaration de l'accident sitôt après qu'il s'est produit, déclaration analogue à celle prescrite par la loi du 9 avril 1898, pour les accidents de travail.

Faut-il imposer la même déclaration à la victime de l'accident d'automobile ?

9° Comment régler la responsabilité civile

au cas d'accidents survenus aux serviteurs à gages employés au service de l'automobile ?

Dans cette étude des réalisations pratiques de notre réforme, nous prendrons pour guide le projet de loi de la Société d'Etudes législatives, qui fut présenté à la séance du 18 avril 1907, dans un rapport savant et spirituel, par M. Ambroise Colin. Ce projet est pour une part majeure l'œuvre du distingué professeur, qui s'est attaché avec zèle à la défense des intérêts trop méconnus des victimes de l'automobile. La Société d'Etudes législatives consacra trois séances à la discussion attentive de ce projet, les jurisconsultes et les spécialistes les plus compétents y furent entendus, en sorte que nous avons dans le rapport de M. Ambroise Colin, et les comptes rendus de ces séances la source la plus précieuse pour l'étude de la question.

De tous les projets de loi proposés sur le sujet qui nous occupe, en France et à l'Etranger, celui de la Société d'Etudes législatives est certainement le plus clair et le plus précis, le moins encombré d'accessoires gênants. Toute disposition réglementaire en est absente. A part un article consacré au délit de fuite, article qui n'a plus sa raison d'être depuis la loi du 20 juillet 1908, tous les autres se rapportent au problème de responsabilité civile relatif aux accidents d'automobile. L'application de la théorie du risque à cette matière s'y présente dans sa logi-

que la plus parfaite, et, malgré ces qualités théoriques, ce projet paraît très approprié aux nécessités de la pratique. Il importe d'en donner tout de suite le texte intégral; nous ferons ensuite l'analyse et la critique de ses dispositions, en les comparant chemin faisant à celles des projets étrangers, qui, tout en partant du même principe, arrivent souvent à des résultats pratiques très opposés.

PROJET RELATIF A LA RESPONSABILITÉ
EN MATIÈRE D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

Texte proposé par la Commission

ART. 1^{er}. — Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire dudit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.

ART. 2. — Dans le cas où des tiers seraient auteurs responsables de l'accident ou du dommage, le propriétaire peut exercer son recours

contre eux conformément aux règles du droit commun.

Si l'accident ou le dommage est survenu durant que la voiture automobile était occupée par un locataire, le propriétaire peut exercer un recours contre ce dernier, dans les conditions de l'article 1^{er}, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par son préposé.

ART. 3. — A défaut de règlement de l'indemnité par le propriétaire ou par son assureur, et dans le cas où le propriétaire de l'automobile serait inconnu, le paiement de l'indemnité est assuré par les soins de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse au moyen d'un *Fonds spécial de garantie* dont elle assure la gestion.

ART. 4. — Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :

- 1° Des amendes prononcées en vertu de l'art. 6 ;
- 2° D'une cotisation de cinquante francs versée par tout propriétaire du véhicule automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration ;
- 3° De centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles.

Le montant des centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédentes par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

ART. 5. — La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse exerce un recours contre les

propriétaires responsables. En cas d'assurance, sa créance est privilégiée sur l'indemnité due par l'assureur. Elle est également privilégiée sur l'indemnité due au propriétaire par un tiers responsable ou par le locataire du véhicule automobile.

ART. 6. — Le propriétaire, locataire ou occupant quelconque d'un véhicule automobile ayant occasionné un accident est tenu d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au maire de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit ou à celui du lieu de remise de l'automobile sous peine d'une amende de 16 à 300 francs.

La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses représentants.

Le maire délivre immédiatement un récépissé de la déclaration et dresse procès-verbal de l'accident après avoir procédé, si possible, à une enquête sommaire.

ART. 7. — Les articles précédents ne sont pas applicables aux accidents et dommages résultant de rencontres entre véhicules automobiles. La responsabilité relative à ces accidents et dommages est encourue conformément aux règles du droit commun.

ART. 8. — Le propriétaire, locataire ou occupant d'un véhicule automobile, qui s'est enfui ou a tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident, est puni des peines des articles 319

et 320 du Code pénal sous réserve de l'application de l'article 463 du même Code.

ART. 9. — La législation sur la responsabilité des accidents du travail est étendue aux accidents survenus aux serviteurs à gages employés à la conduite, à la garde ou à l'entretien des véhicules automobiles.

ART. 10. — La présente loi sera applicable immédiatement après la publication officielle du règlement d'administration publique qui devra déterminer les détails de son fonctionnement et le montant des centimes additionnels à percevoir la première année pour le fonds de garantie.

Ce règlement devra être rendu dans le délai de trois mois.

EXAMEN CRITIQUE

Quelle est la portée de cette loi ? Qui vise-t-elle et dans quelles hypothèses ? telles sont évidemment les premières questions qui se posent, et que tranchent les articles 1 et 7 du projet.

Il s'agit, aux termes de l'article 1^{er} d'un « accident occasionné par le fait d'un véhicule automobile, circulant sur la voie publique. » L'expression véhicule automobile, nous dit M. Ambroise Colin, a été employée à dessein parce qu'elle comprend les motocyclettes « aussi dangereuses, sinon plus que les automobiles proprement dites ». Les termes « circulant sur

la voie publique » indiquent qu'il ne s'agit pas d'automobiles fonctionnant dans une propriété privée ou sur une piste d'autodrome, car les conditions qui justifient l'application du principe du risque ne sont plus alors remplies.

Sur ces deux premiers points, toutes les lois et projets sont d'accord ; mais, la plupart d'entre eux (loi allemande du 3 mai 1909, loi autrichienne du 9 août 1908, projet de M. Meili, projet du Sénat belge) restreignent la portée de la législation spéciale aux automobiles capables de dépasser les vitesses de 20, 25, 30 kilomètres à l'heure. Cette limitation a-t-elle une véritable utilité ? Nous ne le croyons pas. Un véhicule automobile n'est pas dangereux parce qu'il est susceptible de vitesses supérieures à 50 kilomètres à l'heure, mais parce que son conducteur ne sait ou ne veut pas régler son allure suivant les circonstances de temps et de lieu. Dans certains endroits étroits ou encombrés, une allure de 15 à 20 kilomètres à l'heure peut être tout à fait excessive, et d'autre part, un automobile de petite vitesse, mal construit et mal conditionné peut offrir de graves dangers contre lesquels il est bon que le propriétaire serve d'assureur.

Aux termes de l'article 7 du projet, la loi n'est pas applicable « aux accidents et dommages accidentels résultant d'une rencontre entre véhicules automobiles ». Les parties se trouvent

en effet dans des conditions égales, aucune d'elles ne peut invoquer à son profit le principe du risque, puisqu'il s'agit ici d'un risque, que chacune d'elles pour sa part contribue à créer.

Doit-il en être de même dans le cas d'une rencontre entre l'automobile et un charretier, un cavalier ou un bicycliste ? Nous ne le croyons pas. Le danger que ces divers modes de locomotion offrent pour la circulation publique est certainement moins grave que celui de l'automobile, et, en ce qui concerne les charretiers et cavaliers, les conditions des parties tendront à s'équilibrer par l'effet de la présomption de faute de l'article 1385.

Parmi les questions relatives à la portée de la loi, et aux personnes qui y sont soumises, il en est une qui a passé inaperçue dans l'élaboration et la discussion du projet de loi de la Société d'Etudes législatives, mais qui a fait l'objet de dispositions spéciales dans les lois allemande et autrichienne et dans les projets de M. Meili et du Sénat belge. On peut la formuler ainsi : Y a-t-il lieu d'excepter de l'application de la présente loi la victime qui se trouvait dans l'automobile au moment de l'accident ? Toutes les lois et projets étrangers ont répondu affirmativement, parce que la personne qui se fait transporter par un automobile connaît d'avance le risque auquel elle s'expose, et s'y soumet volontairement. Elle ne peut donc in-

voquer le principe de risque contre le propriétaire de l'automobile.

La nouvelle loi a pour objet la réparation des dommages causés par les automobiles. Quels genres de dommages ? Il y a-t-il lieu de distinguer entre dommages permanents et dommages accidentels, entre ceux qui atteignent les personnes et ceux qui atteignent les choses ?

La première distinction s'impose. On ne saurait soumettre les dommages permanents aux conditions du projet de loi, sans créer de grosses difficultés. Il y a lieu d'exiger en cette matière du demandeur en dommages-intérêts, la preuve d'un fait personnel et imputable à l'automobiliste dont il prétend avoir à se plaindre, car, la plupart du temps, ce genre de dommages est une œuvre collective plutôt qu'individuelle. En échange des sacrifices imposés de la sorte à l'ensemble des citoyens, nous nous réservons de demander par ailleurs aux automobilistes d'autres sacrifices. M. Le Poittevin avait proposé, lors de la discussion du projet, qu'on n'appliquât le principe de la responsabilité objective qu'aux cas d'accidents causés par un choc direct, et non dans les hypothèses où la vue, le bruit de l'automobile auraient seuls occasionnés des troubles. Nous croyons au contraire, que l'automobile, par le seul fait de la frayeur qu'il provoque, offre un danger spécial qui justifie particulièrement l'application du principe du

risque dans les cas d'accidents provoqués et non causés directement.

Il y a lieu de ne pas restreindre la portée de la nouvelle loi aux accidents causés à la personne, si on ne veut pas l'empêcher d'atteindre son but. « Le paysan dont la charrette est détériorée, dit M. Ambroise Colin, dont les animaux domestiques sont détruits, paraît avoir droit à une réparation dans les conditions de la nouvelle loi, d'autant plus que, si l'automobiliste s'arrête rarement de son plein gré après avoir écrasé une personne, après avoir écrasé une poule ou un chien, il ne s'arrête jamais. » Rapport. *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907.

L'article 1^{er} du projet parle « d'accidents ou de dommages accidentels », ces termes heureusement choisis ne se prêtent à aucun équivoque.

DES CAUSES D'EXONÉRATION. — LA FAUTE GRAVE. LE CAS DE FORCE MAJEURE.

Dans son second alinéa, l'article 1^{er} traite des causes d'exonération que pourra invoquer le propriétaire de l'automobile. C'est seulement en prouvant la faute grave de la victime qu'il se soustraira au paiement total ou partiel de l'indemnité.

L'expression faute grave a été choisie à dessein, parce qu'elle a un sens plus large que celle de faute lourde, qui se rapproche davantage de l'idée de dol et de faute intentionnelle « *culpa lata dolo proximior* ».

Nous avons dit précédemment les raisons qui nous font repousser l'idée que l'automobiliste puisse s'exonérer en prouvant une faute quelconque, même légère à la charge de l'accidenté. Les conditions d'action de l'un et de l'autre sont vraiment trop inégales, pour qu'on puisse prétendre qu'une faute légère de la victime constitue, en face d'un engin aussi périlleux que l'automobile, la cause principale de l'accident. La faute de la victime est d'ailleurs provoquée la plupart du temps par l'automobile lui-même, par suite du trouble et de la frayeur qu'il cause sur son passage.

Il n'en va plus de même de la faute grave. Celle-ci suppose une absence complète de précautions, une imprudence exceptionnelle, qui peuvent très bien avoir été la cause directe et première de l'accident.

On a prétendu que l'excuse de la faute grave au profit du propriétaire de l'automobile détruisait toute l'harmonie de la loi, et présentait une « fissure », qui faisait douter de la solidité de tout l'édifice. « Il ne faut pas toucher au principe, quand une fois on l'a posé, dit M. Queret. Il faut, lorsqu'il a passé dans un texte

de loi, qu'il se déroule logiquement, jusque dans ses extrêmes conséquences (*). »

Nous croyons avoir démontré précédemment qu'il n'y a aucune contradiction entre l'idée de responsabilité objective, et celle de faute, pourvu que celle-ci soit considérée au seul point de vue du lien de causalité, qui peut unir l'acte volontaire au dommage. A ce point de vue, le texte du projet de la Société d'Etudes législatives se justifie parfaitement. Si, d'ailleurs, la logique est une des principales qualités que l'on doive demander à un texte législatif, il en est une autre qui n'est pas moins appréciable, c'est la souplesse. L'excès de logique mène souvent à l'iniquité, et il n'est pas de principe qui n'ait besoin pour se plier aux exigences de la pratique d'une « soupape de sûreté ». Nous la trouvons ici, dans l'exception de la « faute grave ».

Le texte du projet de la Société d'Etudes législatives n'excepte pas de la responsabilité du propriétaire d'automobile le cas de force majeure. Il s'est évité par là même les reproches d'illogisme qu'on lui a adressé à propos de l'exception de la faute grave ; mais, pas plus dans le second cas que dans le premier, nous ne croyons que le reproche eût été mérité.

Le principe de la responsabilité objective n'entraîne pas nécessairement l'attribution des

(*) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907.

effets de la force majeure à la charge de celui qui n'a été que l'occasion de l'accident.

Le fait d'exister comporte des risques, comme celui d'agir, et si le principe de la responsabilité objective rattache les risques à l'action de l'homme, toutes les fois que celle-ci a une part décisive dans la création du dommage, il ne saurait supprimer pour autant les risques de l'existence, ni en déplacer la charge. L'accident qui est l'effet de la force majeure a pour cause non pas l'action de l'homme, mais la fatalité qui pèse sur toutes les destinées humaines, il rentre donc dans la catégorie des risques de l'existence et doit logiquement rester à sa charge.

Toutes les fois que le législateur a attribué les effets de la force majeure à celui qui en a été l'instrument, il s'est inspiré de raisons d'utilité sociale plutôt que de la logique du principe. Ces raisons d'utilité sociales, peuvent-elles être invoquées en ce qui concerne l'accident d'automobile ? Sans doute, mais elles ne s'imposent pas, et nous préférons pour notre part le système admis dans les deux lois allemande et autrichienne, dans le projet de M. Meili et celui du Sénat belge, qui exceptent la force majeure de la responsabilité du propriétaire d'automobile, mais en ayant bien soin de la distinguer du cas fortuit, fait indépendant de la volonté de l'homme, mais provenant d'un défaut ignoré de sa chose, ou d'un objet quelconque de son patrimoine.

Aux causes d'exonération que peut invoquer le propriétaire de l'automobile, doit-on rattacher le fait du tiers, ou doit-on simplement lui réserver un recours contre celui-ci ?

A cette question, répond l'article 2 du projet, qui adopte le second point de vue.

Cet article organise le recours du propriétaire contre les tiers qui seraient les véritables auteurs de l'accident, à charge pour le propriétaire de prouver leur responsabilité, selon les règles du droit commun. Cependant, quand au moment de l'accident, l'automobile était occupé par un locataire qui a assumé la direction de la voiture, soit en conduisant lui-même, soit en faisant conduire par son préposé, le propriétaire de l'automobile exerce son recours dans les conditions fixées par l'article 1^{er} de la nouvelle loi. Il n'aura donc pas à prouver la faute du locataire, et le cas fortuit restera la charge de ce dernier, parce que c'est lui qui a la jouissance et la garde du véhicule.

Quand le propriétaire, en l'espèce le conducteur ou le loueur d'automobile a procuré un chauffeur à son client, moyennant salaire, la question se pose de savoir qui du loueur ou du locataire doit répondre de l'accident. Elle devra être tranchée pour chaque espèce par le tribunal, il y aura lieu de déterminer qui a assumé la direction du véhicule, en fait, et suivant les termes du contrat.

On a fait de graves reproches à cet article 2. « Il contient dans ses flancs, dit M. Defert (*), un germe de mort pour une branche importante de l'industrie automobile, je veux parler de la location..... le locateur a un recours contre le locataire, mais ce recours peut être illusoire, à moins qu'en louant son automobile 100 francs par jour, par exemple, le premier n'exige du second la consignation d'un cautionnement de 10.000 ; de 30.000 francs, ou même davantage, pour répondre des dommages que celui-ci pourra occasionner. C'est tuer le commerce de la location. »

M. Defert nous invite à nous placer sur le terrain des réalités pratiques. Nous nous y maintiendrons. Nous remarquons tout d'abord que le loueur d'automobiles peut, sans nuire beaucoup à son commerce, exiger du locataire, un cautionnement plus élevé que celui qu'il lui réclame aujourd'hui. Il lui est loisible d'ailleurs de s'assurer contre les risques particuliers de la location, ce qu'il ne manque jamais de faire. Les primes, du fait de la nouvelle loi, augmenteront un peu, mais le commerce de la location n'en sera pas blessé à mort pour autant.

Plaçons-nous maintenant au regard de la victime. La personne qui loue un automobile à la journée, à la semaine ou au mois, ne s'as-

(*) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 378.

est par conséquent, dans une mesure qu'elle s'accroît
toujours, la responsabilité représentée, et qu'en
même temps elle est qualifiée, opposée
l'assurance dans le cas de faute de l'assuré, la
victime ne touchera rien. Des deux situations
opposées, celle de la victime paraît infiniment
plus équitable.

DU FORFAIT D'INDEMNITÉ.

Le projet de la Société d'Études législatives
n'établit pas le mode de règlement de l'indem-
nité, il s'en réfère par conséquent sur ce point
au droit commun. L'indemnité due par l'auto-
mobiliste à la victime doit donc toujours repré-
senter (sauf le cas où le tribunal a prononcé
le partage de la responsabilité pour faute grave
de la victime), le montant intégral du préju-
dice que lui a causé l'accident, et son évaluation
est laissée à l'appréciation du tribunal.

L'idée d'une responsabilité limitée et forfait-
aire n'a pas été admise par les auteurs du
projet, bien qu'elle semble plus conforme à la
théorie du risque.

Nous voyons que la loi du 9 avril 1898,
établit un forfait d'indemnité, et nous le re-
trouvons dans toutes les législations étrangères
qui ont consacré le principe du risque.

A des situations différentes, on ne peut im-
poser des règles identiques ; or, certaines rai-

sons qui ont motivé plus particulièrement l'établissement de l'indemnité forfaitaire dans la loi du 9 avril 1898, ne peuvent pas être invoquées en notre matière. « Si le législateur, remarque M. Ambroise Colin, fait participer l'ouvrier, pour sa part, au risque de l'industrie, en établissant un forfait d'indemnité qui n'égale jamais ou presque la totalité du préjudice subi, c'est parce que, si l'on part de cette idée que là où vont les bénéfices, là doivent aller les charges, l'ouvrier, il ne faut pas l'oublier, participe lui aussi, sous forme de salaires, aux bénéfices de l'industrie, il est donc naturel qu'il prenne sa part des frais généraux relatifs aux risques d'accidents inhérents à cette industrie. Nulle raison de ce genre ne peut être opposée aux victimes d'accidents d'automobiles (*). » Le système du forfait ne s'impose donc pas en notre matière avec la même rigueur.

Au reste, il faut bien le reconnaître, nous nous heurtons pour l'établir à des difficultés sérieuses. « Les bases mêmes d'une détermination des dommages font défaut, alors que pour les accidents du travail, les éléments du forfait se trouvent dans le salaire de l'ouvrier. »

On est bien forcé de réduire le système forfaitaire en matière d'accidents d'automobiles,

(*) Rapport de M. Colin, *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, année 1907, t. III.

à la fixation de maxima d'indemnité variant suivant la gravité du préjudice. C'est le système qu'ont adopté en effet, toutes les lois et projets étrangers relatifs à la responsabilité des propriétaires d'automobiles. Or, cette fixation d'indemnité n'a pas une très grande utilité ; elle permet sans doute à l'automobiliste de calculer plus sûrement à l'avance les risques qu'on met à sa charge, mais il y a quelqu'un qui peut le faire aisément pour lui, c'est la compagnie d'assurances, au moyen de ses statistiques et de ses barèmes. On répugne d'ailleurs à l'idée qu'un multimillionnaire, qui a occasionné un accident, soit condamné à payer à sa victime une somme qui pourrait paraître dérisoire, comparée à sa situation de fortune. C'est le résultat auquel aboutit la fixation d'un maximum d'indemnité, à moins qu'on ne l'élève à un chiffre très élevé, ce qui enlève toute utilité à l'institution.

Le forfait d'indemnité n'est pas une conséquence nécessaire de la théorie du risque, il ne s'impose en matière d'accidents d'automobile pour aucune raison spéciale, et son institution présente des difficultés insurmontables. Telle est l'argumentation qui a décidé la commission de la Société d'Etudes législatives à rejeter l'idée du forfait. La loi qu'elle propose y gagne en clarté, son application en devient plus aisée, dépouillée de toutes les complications qu'entraîne forcément le système du forfait.

Nous n'allons pas jusqu'à croire, avec M. Sa-
leilles, que la théorie du risque est inséparable
de l'évaluation forfaitaire de l'indemnité, et
si, d'autre part, les difficultés qu'elle offre en
notre matière sont insurmontables, nous ne
nous refusons pas à la rejeter. Cependant, nous
ne pouvons nous empêcher de reconnaître que
le forfait répond mieux à l'idée générale de la
théorie du risque qu'il s'harmonise mieux
avec l'ensemble du système et en est le com-
plément naturel.

A tout privilège sa contre-partie, on fait à la
victime une situation privilégiée, puisqu'elle
n'a plus à prouver la faute, selon les règles du
droit commun, mais c'est à la condition qu'elle
se contente d'une indemnité ne représentant
pas le préjudice intégral qu'elle subit. On
aggrave d'autre part la responsabilité des auto-
mobilistes, puisqu'ils sont désormais tenus de
réparer les dommages qu'a causés l'accident, sans
qu'il y ait faute de leur part, mais c'est à con-
dition que cette responsabilité sera limitée.

Le législateur impose aux automobilistes la
charge des risques, parce qu'ils ont aggravé les
conditions de la circulation publique, et créé
une situation anormale, préjudiciable à l'en-
semble des citoyens, pour en tirer profit et jouis-
sance. N'est-on pas autorisé à invoquer en
faveur des automobilistes les avantages que la
collectivité retire de la locomotion nouvelle ?

L'industrie automobile fait vivre des milliers d'ouvriers, elle a provoqué l'essor d'un grand nombre d'industries annexes, qui ne vivent que d'elle, une multitude de commerce indépendants profitent de la circulation des automobiles, enfin, par les entreprises de transports en commun, l'automobile fait bénéficier la collectivité toute entière des progrès qu'il a réalisés.

Si tout le problème de la répartition des risques s'appuie sur cette idée que là où va le profit, là doit être attribuée la charge, « *ubi emolumentum ibi onus* », il est juste de tenir compte dans le calcul de l'indemnité due par les automobilistes, en même temps que des préjudices qu'ils causent à la société, des avantages qu'ils lui procurent.

Nous croyons donc plus équitable le système qui laisserait à la victime le choix entre l'indemnité intégrale, d'une part, à charge par elle de prouver la faute de l'automobiliste dans les conditions du droit commun, et, d'autre part, l'indemnité forfaitaire pour le cas où la preuve de la faute n'aurait pas été faite. Si la victime échouait dans sa demande en paiement de l'indemnité intégrale, elle pourrait subsidiairement bénéficier du forfait, au cas où elle n'aurait pu établir la preuve d'une faute imputable au conducteur de l'automobile.

Comment s'établira le forfait ? Grosse difficulté ! mais qui n'est peut-être pas insurmon-

table. Sans doute, nous n'avons pas ici une base fixe servant à la détermination du dommage comme en matière d'accidents de travail. Cependant, les tribunaux arrivent assez facilement à l'évaluation d'une indemnité correspondant au dommage, et qui est en général très équitable. Ne serait-il pas possible d'établir le forfait sur un quantum ($\frac{2}{3}$, $\frac{3}{4}$, $\frac{4}{5}$, ce quantum devant être toujours élevé) du préjudice total ? Les tribunaux, après avoir évalué ce préjudice comme ils le font maintenant, n'auraient qu'une opération mathématique à faire pour trouver le montant de l'indemnité forfaitaire.

Ce règlement d'indemnité offre sans doute certaines complications, on peut lui préférer celui, plus simple et plus pratique, qu'a adopté la Société d'Etudes législatives, mais il nous paraît plus équitable, plus conforme à l'idée générale de la théorie du risque et aux principes qui lui servent de base.

DU FONDS DE GARANTIE.

L'article 3 du projet de la Société d'Etudes législatives institue un fonds de garantie destiné à assurer à la victime le paiement de l'indemnité qui lui est due, toutes les fois qu'elle ne pourra la toucher du propriétaire lui-même ou de son assureur, parce qu'ils sont insolva-

bles, et dans tous les cas, où le propriétaire de l'automobile est resté inconnu.

L'article 4 détermine les diverses ressources qui serviront à alimenter ce fonds de garantie.

Il ne sera appelé qu'à jouer un rôle subsidiaire, le demandeur en dommages-intérêts ne pourra s'adresser à lui que s'il ne peut être payé par le propriétaire de l'automobile lui-même ou son assureur. L'article 5 réserve au fonds de garantie un recours contre le propriétaire responsable, et garantit sa créance au moyen de privilèges, soit sur l'indemnité due par la Compagnie d'assurances, soit par un tiers responsable.

L'institution de la Caisse de garantie est, selon l'expression de M. Ambroise Colin, « la pièce maîtresse » de tout le projet. C'est en tout cas la réforme la plus désirée et la plus attendue, car le fonds de garantie est le seul moyen possible de réparer les préjudices résultant des accidents anonymes, le seul remède efficace à une situation que tout le monde s'accorde à trouver inique. Le système de l'assurance obligatoire qui est en faveur dans tous les pays étrangers n'aurait pas le même effet, il suffirait à protéger le public contre l'insolvabilité des automobilistes, mais ne serait d'aucun secours pour ceux qui subissent un dommage dont ils ne connaissent pas l'auteur. L'idée de l'assurance obligatoire n'est d'ailleurs pas entrée dans nos

meurs françaises, elle paraît inutile, puisque le système de la responsabilité objective a pour effet de rendre la pratique de l'assurance pour ainsi dire obligatoire.

Nous avons déjà étudié le fondement juridique de la caisse de garantie, que M. Thaller présente comme « une sorte d'association mutuelle de protection du public français contre les accidents d'automobiles, association dans laquelle les primes seraient versées par les automobilistes eux-mêmes. » Cette institution est parfaitement justifiée en droit ; en fait, il semble qu'elle aurait des effets très heureux, puisqu'elle mettrait fin à une multitude d'injustices criantes, et détruirait la cause la plus profonde de l'irritation populaire contre les automobilistes.

On lui a fait pourtant de graves reproches, les uns d'ordre économique, les autres d'ordre moral.

On paraît craindre tout d'abord les surcharges financières, qui résulteront nécessairement de cette institution, pour les propriétaires d'automobiles, et qui pourraient avoir une répercussion fâcheuse sur l'industrie automobile.

Cependant, les ressources que nécessitera le fonds de garantie, réparties entre des milliers d'automobilistes ne pèseront pas lourd sur chacun d'eux. Les charges nouvelles qui leur seront imposées, se réduiront à un supplément de prime d'assurance, assez faible d'ailleurs, suivant le

calcul qu'en a fait M. Ambroise Colin, dans un article de la *Revue Politique et Parlementaire* du 10 janvier 1908. A ce sujet, M. Colin fait remarquer que l'adjonction d'un risque nouveau, ou l'aggravation d'un risque existant, ne se traduisent pas dans le calcul des primes par une progression exactement proportionnelle. « Si l'on jette en effet, les yeux sur les tarifs des compagnies d'assurances, on constate que l'augmentation des primes devient de moins en moins sensible, à mesure que grossit le risque mesuré. »

Il serait enfantin de prétendre qu'un supplément de quelques centaines de francs dans les frais généraux qu'entraînent l'entretien d'un automobile, serait de nature à gêner beaucoup ceux « qui se haussent à ce mode de locomotion somptuaire. » Ce n'est pas ce surcroît de charge qui empêchera ceux qui en ont envie d'acheter des automobiles de 20, 40 et 100.000 francs.

Tous les automobiles ne sont pas, il est vrai, de ce prix. Aussi, sommes-nous partisan d'une fixation des taxes proportionnée à la force de la machine. Ajoutons qu'une taxe de circulation devrait être perçue sur les voitures étrangères pénétrant en France, qui participeraient ainsi aux charges des automobilistes français. Ces charges seraient encore diminuées, si on admettait le système de l'indemnité forfaitaire.

Passons aux objections d'ordre moral qu'on a faites au fonds de garantie. Cette institution,

dit-on, serait immorale, parce qu'elle est de nature à diminuer la conscience de l'automobiliste et à provoquer des accidents fictifs. « Quand le fonds de garantie jouera, dit M. Defert (*), plus de retenue, plus de scrupule. L'automobiliste se dira après chaque accident : j'ai payé ma quote-part. Le dommage que j'ai causé sera sûrement réparé. A quoi bon m'arrêter. »

On peut faire le même reproche à l'assurance, et l'on n'a pas vu jusqu'ici que les automobilistes payant le plus régulièrement leurs primes d'assurances fussent aussi les plus enclins à prendre la fuite. Ceux-ci obéissent à des sentiments très complexes, notamment à la crainte d'éprouver des retards et des ennuis, et à la certitude de l'impunité ; l'existence d'un fonds de garantie ne peut exercer aucune influence sur ces sentiments, ni par suite sur la conduite qu'ils suggèrent.

La création du fonds de garantie multipliera, dit-on, les accidents fictifs. La victime aura intérêt à ne pas connaître l'auteur de l'accident, parce qu'elle aurait en lui un contradicteur, elle a plus d'avantage à se trouver en face de la Caisse de garantie. « Il y a plus, dit M. Defert, le fonds de garantie sera une source de fraudes. Tel qui n'aura pas vendu son veau au marché, le tuera ou le blessera, et viendra dire : c'est un

(*) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907.

automobile qui a causé l'accident....., ce n'est pas le maire de la commune qui fera la moindre objection... surtout si celui qui se plaint est un électeur influent. »

La Caisse de garantie ne sera peut-être pas un adversaire aussi peu redoutable qu'on veut bien le dire. Pour ce qui est des accidents fictifs, elle exercera une active surveillance. Son attention sera mise en éveil, quand, dans une région déterminée, le chiffre des déclarations de prétendues victimes se multipliera d'une façon insolite, sans correspondre à celui des déclarations d'accidents émanant des automobilistes. Les fraudeurs pourront être poursuivis pour escroquerie et être condamnés de ce chef à de fortes peines.

La crainte de ces poursuites et de ces peines retiendra sans doute quelquefois ceux qui seraient tentés de frauder, mais il ne faut pourtant pas s'en exagérer la puissance d'intimidation. La plupart des fraudeurs réussiront à dépister les recherches. Les paysans se montrent d'ailleurs fort peu scrupuleux, quand il s'agit de tirer profit d'une collectivité à laquelle ils sont étrangers, et qui est, selon l'heureuse expression de M. Colin, « un mandarin distant » qu'on immole volontiers à ses intérêts. L'institution d'un fonds de garantie provoquera donc des accidents fictifs ; il y aura des fraudes et des complaisances locales, nous ne devons nous

faire aucune illusion à ce sujet ; cependant une active surveillance, une grande rigueur dans la répression pourront en diminuer considérablement le nombre. Nous croyons qu'à ce sujet le système du forfait pourrait présenter quelques avantages : le paysan serait moins tenté de tuer son veau ou de le blesser, pour obtenir une indemnité du fonds de garantie, s'il savait n'en devoir toucher que les $\frac{3}{4}$ de sa valeur réelle. Il y aurait encore certaines mesures réglementaires à prescrire, nous en indiquons une au paragraphe suivant.

Toute institution humaine présente des imperfections, ce n'est pas une raison pour s'en priver, si elle offre de grands avantages, et une réelle utilité. C'est le cas du fonds de garantie.

L'article 6 du projet de loi oblige, sous peine d'amende de 16 à 200 francs, le conducteur d'automobile à faire une déclaration dans les 24 heures de l'accident au maire de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit ou à celui du lieu de remise de l'automobile.

Cette déclaration n'est prescrite qu'au cas d'accidents causés aux personnes. Pour des raisons d'humanité, les auteurs de la loi n'ont pas voulu imposer la même obligation à la victime ou à ses proches. Cependant, n'y aurait-il pas lieu, quand il s'agit de dommages purement matériels, dont l'auteur ne s'est pas fait con-

naître, d'imposer une déclaration analogue à la personne qui se prétend victime d'un accident d'automobile. Cette déclaration devant être faite dans les 24 (ou 48) heures de l'accident, on aurait là un moyen de rendre les fraudes plus difficiles ; le maire pourrait plus aisément, aussitôt après l'accident, diriger l'enquête sommaire, dont il est chargé par le même article de la loi, et vérifier l'exactitude des déclarations.

L'article 8 du projet de loi est relatif au délit de fuite, il n'a plus d'intérêt depuis la loi du 20 juillet 1908.

L'article 9 règle la responsabilité du propriétaire de l'automobile au cas d'accidents survenus aux serviteurs à gages employés au service de l'automobile, auxquels il étend le régime de la loi sur les accidents du travail.

La plupart des serviteurs employés à la conduite, à la garde, à l'entretien de l'automobile sont, en fait, déjà placés sous ce régime, qu'ils soient au service d'un constructeur, d'un loueur d'automobiles, d'un entrepreneur de garage ou de transports. L'article 9 du projet ne fait qu'étendre l'application de la loi du 9 août 1898, à tous ceux d'entre eux qui n'y étaient pas encore soumis. L'automobile crée un risque analogue à celui des machines industrielles, il n'y a aucune raison de soustraire les salariés

qui sont exposés à ce risque au régime en vigueur pour les accidents industriels.

La discussion du projet de loi que nous venons d'étudier, donna lieu, au cours des séances de la Société d'Etudes législatives, à des échanges d'idées très intéressantes, dans le détail desquelles il nous est impossible d'entrer. Nous voulons cependant en retenir une qui nous a frappée davantage.

Il paraît aujourd'hui indispensable d'assurer à la victime de l'accident d'automobile la réparation pécuniaire qui lui est due, mais combien serait plus utile la mesure qui aurait pour effet de diminuer le nombre des accidents. Sans doute pouvons-nous espérer que la loi nouvelle rendra le chauffeur plus prudent et plus sage par la certitude ou il sera de ne pouvoir échapper à la réparation pécuniaire de l'accident qu'il aura causé. Vaine illusion, prétend M. Thaller, tant que l'assurance sera là pour couvrir le propriétaire de l'automobile du risque de faute, si grave que soit cette faute.

L'efficacité absolue du contrat d'assurance serait, d'après le savant professeur, de nature à multiplier le nombre des accidents, parce qu'elle restreint chez l'automobiliste le sentiment de la responsabilité. « Il n'est pas douteux que le contrat d'assurance, à côté de tout ce qu'il a de bienfaisant, pousse l'homme à se départir de la

vigilance, de la surveillance et de la discipline de ses actes, quand il ne lui suggère pas, ce qui est pire, des pensées criminelles (*).

C'est pourquoi M. Thaller nous propose, à titre de moyen préventif, la disposition suivante : « Les polices d'assurances contre les accidents d'automobiles, ne pourront produire d'effet, en tant qu'il s'agira de couvrir la faute grave, soit du propriétaire, soit de son chauffeur. »

Une règle de ce genre, si elle était admise, porterait une grave atteinte à la réforme que nous préconisons. « Toute législation qui part plus ou moins de l'idée de risque, dit M. Ambroise Colin (Rapport), doit se combiner avec la pratique de l'assurance, pour ne pas causer de perturbations trop profondes dans la situation pécuniaire des assujettis. » La règle proposée par M. Thaller, compromettrait d'ailleurs gravement l'intérêt des victimes de l'automobile, qui risqueraient, ne touchant rien de l'assureur, de ne pas toucher davantage du propriétaire de l'automobile. Tel qui est peut-être à même de régler ses primes d'assurances, n'a pas un capital suffisant pour payer une indemnité à la victime.

Peut-être, en cette matière, y aurait-il lieu de poser en principe la nullité de toute clause par laquelle l'assureur se priverait de son re-

(*) THALLER. *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 335, 396.

cours contre l'assuré, en cas de faute grave de ce dernier ? Il ne serait pas bon d'aller plus loin. Il ne dépend pas de nous, d'ailleurs, ni d'aucun texte de loi, de supprimer l'accident d'automobile, et c'est déjà faire œuvre utile que d'en assurer la réparation.

Jusqu'ici, la victime d'un accident d'automobile a éprouvé les plus grosses difficultés à obtenir l'indemnité qui lui est due en réparation du préjudice qu'elle subit. Les deux tiers des dommages matériels occasionnés par l'automobile, ne sont pas réparés pécuniairement, parce que les auteurs en sont inconnus. Le projet de la Société d'Etudes législatives résout le problème dont nous avons posé les termes au début de cette étude, puisqu'il rend plus facile et plus efficace le recours de la victime, et lui assure la réparation pécuniaire à laquelle elle a droit. Grâce à de sages transactions, il adapte très heureusement le principe du risque aux mœurs de notre époque, encore toute pénétrée de vieilles traditions juridiques, et qu'il est malaisé d'arracher « au mirage décevant d'un principe unique de responsabilité. » (Gény.)

CONCLUSIONS

Nous voici arrivés au terme de cette étude. Il nous reste à résumer les conclusions nécessaires auxquelles elle nous a conduits.

Il est temps de réformer la législation existante en matière d'accidents d'automobile. Il importe d'autre part que cette réforme ait sa base, non plus dans l'idée de faute subjective, mais dans celle de risque créé. Telles sont les deux propositions qui semblent satisfaire en même temps les juristes et le bon sens populaire. Et qu'on ne nous accuse pas de porter obstacle au progrès : la période héroïque de l'automobile est close depuis un certain nombre d'années déjà, et l'usage courant de ce moyen de transport appelle un régime définitif.

Il paraît naturel sans doute d'accorder aux inventeurs, au moment de leurs premiers efforts, un régime d'attente et d'exception ; une rigueur juridique même normale risquerait d'entraver leurs premiers pas pénibles et hasardeux. La curiosité sympathique, la tolérance encourageante que l'opinion publique leur accorde sans

réserve en font dans le domaine du droit des enfants gâtés, auxquels on est tenté de pardonner tous les caprices, en songeant aux promesses d'avenir qu'ils nous donnent. Cette bienveillance indispensable, les conducteurs d'automobiles en ont profité à leur heure, comme les aviateurs en bénéficient aujourd'hui, mais, avec la vulgarisation de ce véhicule et de ses excès, la faveur accueillante des premières années a fait place au sein des populations à une indifférence hostile.

Sport évoquant l'idée de richesse et de privilège, n'impliquant plus aucune vertu spéciale de la part de ceux qui s'y livrent, ayant créé par contre pour le public inoffensif un risque nouveau, grave et permanent, l'automobilisme demande aujourd'hui à être enserré dans les mailles solides d'une législation adaptée aux besoins du temps.

Mais, ce n'est plus de la vieille notion de faute subjective que doit s'inspirer une réforme désormais urgente. Nous croyons avoir démontré que, pour si désirable qu'elle soit, elle était devenue insuffisante. Qu'on lui garde dans notre code la place à laquelle elle a droit, mais qu'on ne prétende pas lui réserver tout le domaine de la responsabilité civile. Sur le terrain du préjudice civil causé par le choc de deux activités contraires, il peut paraître parfois superflu de faire intervenir comme en droit pénal un élé-

ment psychologique, trop souvent de par sa nature impondérable et fuyant.

La responsabilité ne doit plus être attachée nécessairement à l'idée de faute, mais toutes les fois que l'équité et l'utilité sociale l'exigent, à celle du risque. Ce sera donc à raison du seul fait de l'accident survenu que réparation sera due par celui dont l'initiative en aura été la cause initiale. « Qui casse les verres, les paye » Le bon sens des masses qui ne se trompe pas a toujours exigé cette solution équitable.

Nous croyons, du reste, que cette application nouvelle d'un principe déjà admis par la conscience juridique ne rencontrera dans les masses aucune résistance sérieuse, pas plus qu'elle n'entraînera de gêne appréciable pour l'industrie automobile, ni pour le chauffeur.

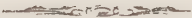
Les innovations de ce genre ne se sont jamais accomplies sans soulever dans le monde des intéressés une tempête de protestations instinctives. Puis, les voix se fatiguent et la réforme subsiste. La loi du 9 avril 1898 a rencontré dans le monde industriel un accueil des moins chaleureux, nous doutons qu'en fait, elle ait jamais empêché un patron d'embaucher un ouvrier.

La réforme que nous préconisons n'empêchera ni la fabrication, ni la vente d'une seule voiture automobile, empêchera-t-elle un accident ? C'est ce que nous n'oserions affirmer, tout en en gardant l'espoir, mais, à supposer

que sur ce point, notre attente soit déçue, il n'en reste pas moins que des réparations légitimes, impossibles jusqu'à ce jour, seront obtenues.

Ainsi, le progrès matériel, par une solidarité rassurante, aura favorisé le progrès moral, en hâtant la consécration d'une théorie juridique conforme à la justice idéale.

Certains ont prétendu que ce progrès matériel était amoral, comme le pain, que nous mangeons. Il apparaissait même à des moralistes chagrin, que bien loin de rendre les hommes meilleurs, il renforçait leur égoïsme et les cantonnait dans le vain désir des satisfactions vulgaires. Montrer qu'une de ses applications peut contribuer à les rendre plus équitables, c'est démentir pour une fois cette théorie pessimiste, c'est ouvrir sur l'avenir de la société de larges horizons d'espoir.



BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux. — Ouvrages et articles de revues traitant de la responsabilité civile

- DOMAT. — *Les lois civiles dans leur ordre naturel*.
- BOURJON. — *Le droit commun de la France et la Coutume de Paris réduits en principes*, 1747.
- POTHIER. — *Œuvres annotées par Bugnet*. Paris, 1861-62.
Des obligations.
- FENET. — *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil*. 1827-1828.
- AUBRY ET RAU. — *Cours de droit civil français*. 1869-78.
- LAURENT. — *Principes de droit civil français*.
- VON IHERING. — *De la faute en droit privé*. Traduction Meuleanère. Paris, 1888.
- BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE. — *Des obligations*, t. III, édition 1908.
- PLANIOL. — *Traité élémentaire de droit civil*, t. II
— *Revue critique de Législation et de jurisprudence*.
Année 1906. (*Etudes sur la responsabilité civile*.)
- SOURDAT. — *Traité général de la responsabilité*, 1887.
- JOSSERAND. — *De la responsabilité du chef des choses inanimées*, 1896.
- SALEILLES. — *Essai d'une théorie générale de l'obligation, d'après le projet du Code civil allemand* (1901).
— *La responsabilité civile et les accidents de travail* (1897).

SALEILLES. — *Introduction à l'étude du droit civil allemand* (1904).

TEISSIÈRE. — *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité*. Aix, 1901.

GENY. — *Risques et responsabilité*. Revue trimestrielle du Droit civil, 1902.

H. ROLIN. — *De la responsabilité sans faute*. Revue de droit international, 1906.

GEORGES RIPERT. — *Revue critique*. Jurisprudence, mars 1911.

**Ouvrages spéciaux et articles de revue relatifs à la
Responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles**

IMBRECQ. — *Code du chauffeur*, dernière édition, 1907.

— *L'automobile devant la Justice*.

— *Les excès de vitesse en automobile et leur répression*.

BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES :

Années 1907.

Projet de loi relatif à la responsabilité en matière d'accidents d'automobile, p. 222.

Rapport de M. Ambroise Colin, p. 273.

Séances (24 janvier, 30 janvier, 13 février, 6 et 14 mars, 18 avril, 16 et 30 mai).

Documents : *Statistique des accidents causés de 1902 à 1906, dans le département de la Seine*, p. 316.

Statistique officielle des accidents d'automobiles en Allemagne, du 1^{er} avril au 30 septembre 1906, p. 433.

Texte des projets Suisse (MEILI), p. 603 et seq.

— Autrichien, p. 603 et seq.

— Allemand, p. 603 et seq.

Année 1908 :

L'automobile devant les assemblées parlementaires allemandes, par M. Antoine SCHEIKEVITCH

Projet de loi du gouvernement impérial allemand, p 617.

HILSE. — *Unabwienbare Notwendigkeit zur Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile*. Berlin 1900.

Verhandlungen des XXVI Juristentages, 1902.

MEILI. — *Die Kodifikation des Automobilrechts*. Vienne, 1907.

— *Die civilrechtliche verantwortlichkeit für Automobilunfälle*. Bâle, 1907.

FRÉDÉRIC MARTIN. — *La responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles*. Assemblée des juristes Suisses. Bâle, 1907.

BRAUN, sénateur :

— Rapport : *Documents parlementaires Sénat de Belgique*. Session 1907-1908.

— Discours : *Annales parlementaires Sénat*. Session 1908-1909.

DUPUICH. — *Les accidents d'automobiles, peines et responsabilité*. Extrait du journal *Le Droit*, décembre 1907.

AMBROISE COLIN. — *L'accident d'automobile et la loi*. *Revue politique et parlementaire*, janvier 1908.

DUPUICH. — *L'accident d'automobile et la loi*. *Revue politique et parlementaire*, février 1908.

ALBERT WAHL. — *La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles*. *Revue trimestrielle de Droit civil*, année 1908.

ARNETTE. — *La responsabilité des propriétaires d'automobiles et autres véhicules*. Paris, 1908

G.-L. SAINCTELETTE. — *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accidents*. Etude de jurisprudence. Paris, 1908.

JOSEPH DECKER. — *La responsabilité civile, la théorie du risque et les accidents d'automobiles*. Bruxelles, 1911.

Recueils de jurisprudence et périodiques

Journal Officiel de la République française. Séances de la
Chambre des Députés, décembre 1907. Documents par-
lementaires.

Reichs gesetsblatt, 1909, p. 437, n° 3608.

Recueil général des lois et arrêts, de Sirey.

Jurisprudence générale, de Dalloz.

Gazette du Palais.

Gazette des Tribunaux.

La Loi.

Lois et Sports.

Petites annales du Cycle et de l'Auto.

La vie automobile, Revue du Touring-Club, etc., etc



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.	1
-----------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE I ^{er} . — THÉORIE GÉNÉRALE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE D'APRÈS LE CODE CIVIL.	9
CHAPITRE II. — LES RÈGLEMENTS.	31
Influence de la réglementation sur la responsabilité civile	34
Décret du 10 mars 1899. — Loi du 30 mai 1851. — Décret du 10 août 1852	38
CHAPITRE III. — LA JURISPRUDENCE.	51
SECTION I ^{re} . — <i>Fautes habituelles du chauffeur. — Inob-</i> <i>servation des règlements.</i>	51
1 ^o Vitesse excessive	51
2 ^o Côte réglementaire.	55
3 ^o Signal d'avertissement.	58
4 ^o Autres prescriptions réglementaires.	61
SECTION II. — <i>L'automobile et les divers usagers de la route.</i>	66
1 ^o Les automobiles et les cyclistes.	66
2 ^o Les automobiles et les véhicules hippomobiles.	69
3 ^o L'automobile et les chevaux qui ont peur.	72
4 ^o L'automobile et les animaux.	79
a) L'automobile et les bestiaux.	83
b) L'automobile et les chiens.	85
5 ^o Automobiles et piétons.	93
CHAPITRE IV. — LA JURISPRUDENCE. — IDÉES DIRECTRICES.	
CONCLUSIONS.	101
Examen critique de quelques décisions	103
La règle de proportionnalité dans l'évaluation de la faute.	107

Le cas fortuit et l'administration de la preuve.	110
Critique du système de responsabilité civile actuelle- ment en vigueur.	120
1 ^o Comparaison entre la situation des proprié- taires d'automobiles et celle des propriétaires d'animaux.	120
2 ^o Difficulté pour la victime de prouver la faute de l'automobiliste.	123
Injustice du système actuel de responsabilité civile. — Gravité de la situation	126
Conclusions.	132
CHAPITRE V. — D'UNE RÉFORME DE JURISPRUDENCE. — LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSSES. — ARTICLE 1384 DU CODE CIVIL.	138

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE I ^{er} . — DANGERS SPÉCIAUX DE L'AUTOMOBILISME. — LEUR VÉRITABLE CAUSE.	161
1 ^o Nombre des accidents d'automobiles. — Les statistiques.	162
2 ^o La folie de la vitesse. — Psychologie du chauffeur	168
3 ^o Les trois moyens de réforme.	172
CHAPITRE II. — RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION ADMI- NISTRATIVE.	175
1 ^o Etat actuel de cette réglementation. — In- suffisance de la police.	175
2 ^o Réformes proposées. — a) Le tachymètre enregistreur et le blocage automatique. . .	181
3 ^o b) Une nouvelle limitation de la vitesse ma- xima de l'automobile	185
4 ^o c) Réforme des détails de la réglementation. — Sanctions pénales et administratives . .	189
5 ^o d) Retrait du permis de conduire. — Casier central automobiliste.	192
6 ^o e) Le Code de la route.	202
CHAPITRE III. — D'UNE RÉFORME DE DROIT PÉNAL. .	207
Considérations générales	207
Délit de fuite.	212
Retrait du permis de conduire.	218
Refus de sursis. — Supériorité d'une réforme de la responsabilité civile.	219
CHAPITRE IV. — DU RENVERSEMENT DE LA PREUVE. — EXAMEN DES LOIS ET PROJETS ÉTRANGERS.	227

OBJET DE LA RÉFORME.	227
DROIT COMPARÉ. — <i>Angleterre</i>	230
— <i>Danemark</i>	232
— <i>Allemagne</i>	233
— <i>Autriche-Hongrie</i>	239
— <i>Belgique</i>	240
— <i>Suisse</i>	241
— <i>France</i>	243
DE LA PRÉSUMPTION DE FAUTE. — RENVVERSEMENT DE	
LA PREUVE PUR ET SIMPLE.	244
PROJET BESNARD ET DAUTHIE.	249
CHAPITRE V. — DU FONDEMENT JURIDIQUE DE LA RÉFORME.	
— LA THÉORIE DU RISQUE ET L'ACCIDENT D'AUTOMOBILE. . .	253
La répartition des risques et la responsabilité civile . .	254
Les accidents du travail	260
Théories de la responsabilité objective et du risque. . .	263
Effets juridiques de la responsabilité à raison du risque.	270
Le principe du risque et l'accident d'automobile	275
CHAPITRE VI. — RÉALISATION LÉGISLATIVE DE LA RÉFORME.	
— LE PROJET DE LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES. . .	291
Texte du projet de la Société d'Etudes législatives . . .	294
Examen critique	297
Des causes d'exonération. — La faute grave. — Le cas	
de force majeure.	301
Du forfait d'indemnité	307
Du fonds de garantie	313
CONCLUSION	323
BIBLIOGRAPHIE	327
TABLE DES MATIÈRES	331

